



Alfredo Ibáñez Linares

TESIS DOCTORAL

2019



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA

JORGE LORING OYARZÁBAL:
LAS CONTRADICCIONES
DE UN BURGUÉS

Tesis doctoral de
Alfredo Ibáñez Linares

Director de tesis: Dr. D. Manuel Morales Muñoz
Catedrático de Historia Contemporánea (U.M.A.)
OCTUBRE 2019

Programa de Doctorado en Estudios Avanzados en Humanidades
(UMA). Identidades, Poder y Sociedad en el Mundo Mediterráneo
y su Contexto Histórico: Desde los Orígenes al Mundo Actual.
Facultad de Filosofía y Letras



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA

JORGE LORING OYARZÁBAL:
LAS CONTRADICCIONES
DE UN BURGUÉS

Tesis doctoral de
Alfredo Ibáñez Linares

Director de tesis: Dr. D. Manuel Morales Muñoz
Catedrático de Historia Contemporánea (U.M.A.)
OCTUBRE 2019


Programa de Doctorado Estudios Avanzados en Humanidades
(UMA). Identidades, Poder y Sociedad en el Mundo Mediterráneo
y su Contexto Histórico: Desde los Orígenes al Mundo Actual.
Facultad de Filosofía y Letras





UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA

AUTOR: Alfredo Jesús Ibáñez Linares

 <http://orcid.org/0000-0002-3933-0475>

EDITA: Publicaciones y Divulgación Científica. Universidad de Málaga



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional:

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

Cualquier parte de esta obra se puede reproducir sin autorización
pero con el reconocimiento y atribución de los autores.

No se puede hacer uso comercial de la obra y no se puede alterar, transformar o hacer obras derivadas.

Esta Tesis Doctoral está depositada en el Repositorio Institucional de la Universidad de Málaga (RIUMA): riuma.uma.es

LISTADO DE ABREVIATURAS

LISTADO DE ABREVIATURAS

ARAH	Archivo de la Real Academia de la Historia
AC	Archivo Cánovas (Biblioteca Lázaro Galdiano)
ACD	Archivo del Congreso de los Diputados
ADE	Archivo Díaz de Escovar
ADMa	Archivo Diocesano de Málaga
AHMA _n	Archivo Histórico Municipal de Antequera
AHA	Archivo Histórico de Asturias
AHN	Archivo Histórico Nacional
AHPMa	Archivo Histórico Provincial de Málaga
AHMMa	Archivo Histórico Municipal de Málaga
ARAH	Archivo de la Real Academia de la Historia
AS	Archivo del Senado

ÍNDICE

ÍNDICE

Listado de abreviaturas	5
Índice	9
Introducción	13
Aspectos teóricos y metodológicos	29
Capítulo 1 El personaje y su entorno	47
1.1 “El paraíso perdido”.	
1.2 Marco económico	
1.3 Vidas Paralelas	
1.4 Triángulo financiero o de poder	
1.5 El origen de la capitalización o el juego de las herencias	
Capítulo 2 Las actividades de un burgués	109
2.1 Un banco en Málaga	
2.2 Prácticas empresariales inconfesables	
2.2.1 ¿Comerciante capitalista o prestamista?	
2.2.2 Un esclavista vergonzoso	
2.3 ¿Un especulador inmobiliario?	
2.4 Coleccionismo, arqueología y libros	
2.5 La Finca de La Concepción	
2.6 Vida social y beneficencia, una confluencia interesada	

Capítulo 3.- Un ferroviario de éxito

185

- 3.1 La configuración de la red española de ferrocarriles
- 3.2 Los cambios culturales producidos por el ferrocarril
- 3.3 Andalucía y el primer impulso ferroviario (1851-1880)
- 3.4 El ferrocarril Córdoba-Málaga
- 3.5 El mito del carbón cordobés y su ferrocarril
- 3.6 “Los Andaluces”
- 3.7 El segundo impulso ferroviario
- 3.8 Una vida dedicada al ferrocarril

Capítulo 4.- ¿Político a la fuerza?

269

- 4.1 Malagueños en el Congreso (1857 a 1879)
- 4.2 El periodo Isabelino: elecciones, comisiones e intervenciones
- 4.3 Málaga convulsa (1868-1874)
- 4.4 En las Cortes de Amadeo I
- 4.5 De la Málaga republicana a la conspiración palaciega madrileña
- 4.6 Su vuelta al Congreso (1874-1879)
- 4.7 ANDALUCES y el abandono de la política (1879-1891)

Capítulo 5.- Del ocaso

351

- 5.1 El final de siglo
- 5.2 ¿Duelo o asesinato?
- 5.3 El crepúsculo de dos vidas encontradas
- 5.4 Los senadores malagueños (1892 al 1900)
- 5.5 En el Senado (1892-1900)
- 5.6 Los testamentos de la descapitalización
- 5.7 Una presunción ideológica

Conclusiones

399

Fuentes primarias

417

Bibliografía

423

Anejos

453

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

La alta burguesía protagonizó la historia del siglo XIX. El personaje buscado para esta biografía perteneció a esa clase. No es, en la actualidad, especialmente reconocido por el mundo cultural o político malagueño, y mucho menos nacional. La idea inicial era que nos sirviera para acercarnos al modelo del burgués mercantil en una época de esplendor económico para Málaga. El personaje no debía tener características excepcionales que dificultaran la aproximación a esa oligarquía. Por otro lado, sí debía tener la suficiente repercusión estatal como para participar en procesos políticos, económicos y sociales de su época. Esta característica de personaje de una elite local y discreta significación histórica a nivel nacional, pero con la virtud de su condición de modelo de burgués, le podría conceder el primer carácter original a esta tesis.

Frente a la habitual biografía dirigida a exaltar al prohombre local, le voy a añadir el calificativo de *crítica*. Aquella que, sin olvidar esas

características de modelo social, incidirá en las particularidades del personaje. Para ello buscaré, mostraré y analizaré “las contradicciones de un burgués”, objetivo principal de la investigación. Aquellas que se contrapongan al retrato oficial del *Avisador Malagueño* o de *El Correo de Andalucía* (periódicos locales de la época). Perfeccionaré la originalidad en la elección del personaje como modelo de burgués con las singularidades que descubriremos a lo largo de la investigación. Al enfrentarnos, surgirán las contradicciones y, del análisis de estas, el personaje en toda su complejidad.

El trayecto temporal de esta tesis discurrirá por la segunda mitad del siglo XIX. Desde su boda con Amalia Heredia Livermore¹ en 1850, recorrerá la década de máximo esplendor económico de la capital y, al tiempo, de los proyectos de Jorge Loring. Concluirá en los años finales del siglo, que supusieron la decadencia del Marqués de Casa Loring y, poco después, con su muerte a comienzos del siglo XX.

Para explicar el marco espacial de esta narración podemos imaginar a Jorge Loring paseando por la Málaga actual. Adentrándonos en la majestuosa cúpula que forman los ficus de la Alameda de Málaga². Allí jugó de niño y galanteó, ya joven, con la rica heredera. Continuará el recorrido ascendiendo por los márgenes del río Guadalmedina para llegar al paraíso tropical de la hacienda de la Concepción. Al norte de Málaga, Jorge y Amalia fueron construyendo el complejo arquitectónico-natural que hoy podemos

¹Amalia Heredia Livermore, hija de don Manuel Agustín Heredia, una de las fortunas españolas más notables de la primera mitad del siglo. Creador de las fundiciones de hierro malagueñas, las más importantes del país en ese periodo.

²Entonces ni siquiera estaban plantados, en su lugar abundaban las mimosas.

disfrutar. Lo hicieron plantón a plantón y ladrillo a ladrillo gracias a los brazos de jardineros y peones. Luego tendríamos que coger el AVE para trasladarnos a Madrid. Imaginar aquel sinuoso trazado ideado por el ferroviario para salir de Málaga, hoy desplazado para evitar el desfiladero de los Gaitanes. Una vez en Atocha, podríamos acercarnos a pie a la calle Alcalá. Allí compraron su palacete madrileño, situado en el número 23. Sus salones espléndidos albergaron un abigarrado conjunto de personajes conspirativos dedicados al retorno de la Monarquía. Desde las damas de alta cuna, con sus rostros ocultos tras abanicos indescifrables, a los espadones de mostachos imponentes. Para concluir, sus últimos años en la casa de Hoyo Esparteros de Málaga, junto al mercado de Atarazanas, donde murió. Era una modesta propiedad de Amalia que recibió como herencia de sus padres. Este último lugar es imposible revivirlo en nuestra visita imaginada por culpa de la picota implacable.

Así nos acercaremos a una realidad lejana respecto a la actual, un tanto borrosa, como aquellas fotografías estereoscópicas de Ferrier-Soulier de paisajes malagueños que admiró Loring. Todo ello, con el fondo en penumbra de la presencia de las clases subalternas, ignoradas y despreciadas por las oligarquías, que solo les concedieron el ámbito de la conformidad o de la violencia.

El origen de la burguesía se remonta a los habitantes del burgo, aquellas agrupaciones de casas de la Edad Media. Conforme se fueron juntando, llegaron a formar el mundo de las ciudades de la Europa moderna. Su expansión se prolongó desde el siglo XVI al XIX. La definición de

burgués, utilizada en el título de esta tesis, corresponde a aquellos comerciantes, fabricantes, banqueros, propietarios del capital, empresarios y directores, que habitaron las ciudades en el siglo XIX. Ellos mismos se lo llamaban entre sí, y es lo que Kocka denomina “burguesía en sentido estricto”, diferenciada de la “burguesía ilustrada” y de las “clases medias”. La primera es la definición que vamos utilizar en esta tesis, por pertenecer a ella nuestro biografiado y por constituir la clase triunfante y dirigente en la segunda mitad del siglo XIX en España³.

Fuentes

La mayoría de las fuentes primarias las detecté en el Archivo Histórico Provincial de Málaga, especialmente en su colección de Protocolos notariales, que me han ofrecido información sobre la capitalización de Jorge Loring. En el Archivo Histórico Municipal de Málaga, rastree sus expedientes especulativos: la Explanada de la Estación y la Posada de la Corona. El Archivo Cánovas del Castillo, localizado en el Museo Lázaro Galdiano, me facilitó la correspondencia del matrimonio con el líder conservador. Ésta me descubrió la presión a la que el matrimonio malagueño sometió al entonces Presidente del Consejo de Ministros para que no se concediera el indulto al hombre que mató a su hijo. La documentación sobre el tráfico de colonos chinos en Emuy se encuentra en el Archivo Histórico Nacional. El resto de las cartas de Loring, casi todas de petición de favores, me fueron facilitadas por el Archivo

³Kocka utiliza a la burguesía como la unión de las tres. Aunque reconoce que a partir de mediados del siglo XIX, las clases medias fueron desplazadas de esta denominación por las otras dos, llamándoles “pequeño burgueses”. FRADERA, M. ^a. Y MILLÁN, J. (Eds.), *Las burguesías europeas del siglo XIX*, Valencia, Universitat de València, 2000, p. 22.

Histórico Provincial de Asturias. La correspondencia recibida por Loring sobre las sublevaciones republicanas de las quintas de 1872 se encuentra en el Archivo Díaz Escovar. Una misiva a su amigo Ferrer, donde expone sus fobias políticas, me fue facilitada por Jorge Benthem, descendiente directo de Loring.

A las fuentes fotográficas procedentes del Archivo Histórico Provincial de Málaga o del municipal, he de añadir las colecciones Silvela y Fernández Rivero, además del archivo familiar de los Heredia. Las fuentes cartográficas del Archivo Municipal de Málaga han sido vitales para reconstruir la urbanización malagueña durante el siglo XIX. Entre las fuentes bibliográficas próximas en el tiempo a Loring, destaco las *Memorias del gobernador* Guerola⁴, o las familiares de la nieta de Manuel Agustín Heredia.⁵ Para situarnos en el contexto histórico, tal como lo veían sus contemporáneos, la *Historia general de España*⁶, y los datos geográficos y topográficos de Málaga en la *Guía de Málaga y su provincia* de Mercier⁷. En cuanto a la obra literaria, la comedia *Miau* de Galdós⁸ nos relaciona públicamente a Cánovas con Amalia Heredia. Los periódicos locales, como *El Avisador Malagueño* y *La Correspondencia Mercantil*, los he consultado en la página web del Archivo Díaz Escovar, y el madrileño *La Correspondencia de España* en la Biblioteca virtual Cervantes del

⁴GUEROLA, A, *Memorias del gobernador Antonio Guerola: Málaga 1857-63*. Sevilla, Fundación Sevillana de Electricidad, 1995.

⁵HEREDIA Y GRUND, M. P.: *Memorias de una nieta de don Manuel Agustín Heredia*. Madrid, Rivadeneyra, 1955.

⁶LAFUENTE, M.: *Historia general de España, desde los tiempos primitivos hasta la muerte de Fernando VII*. Barcelona, Montaner y Simón Editores, 1890.

⁷MERCIER, A Y DE LA CERDA, E.: *Guía de Málaga y su provincia*. Cádiz, Tipografía de la Marina, 1866.

⁸PÉREZ GALDÓS, B.: *Miau*, Madrid, Biblioteca Virtual Universal, 1888

Ministerio de Educación. Me fueron muy útiles para conocer aspectos públicos de la vida de Loring y para seguir las noticias del alzamiento republicano de noviembre de 1872 y la muerte de Manuel Loring.

Bibliografía

De la bibliografía consultada, destaco los textos más decisivos en la redacción de esta tesis. La que me ha acercado al debate “Poder económico y poder político en la sociedad contemporánea”, que corresponde al título del congreso celebrado en Valencia en septiembre de 1997. En la edición que disponemos⁹. Piqueras se sitúa frente a la Nueva Historia Política defendiendo la preminencia de la esfera económica sobre la política, concretamente sobre el tema de la burguesía del siglo XIX. Para contrastar a la burguesía valenciana con la malagueña, y como referencia de la historiografía cultural y la microhistoria utilizaremos a los profesores Pons y Serna¹⁰. El empleo de la historiografía británica sobre los banqueros decimonónicos me sirvió para estudiar el caso de los barceloneses. Rodrigo y Alharilla y Jacobson, coordinaron el monográfico *Historia Social sobre el comienzo de la banca en España*¹¹.

⁹PANIAGUA, J. Y PIQUERAS, J.A. (eds.), *Poder económico y poder político*, Valencia, UNED ALCIRA VALENCIA y Fundación Historia Social, 1988, pp. 81-112.

¹⁰PONS A. y SERNA J.: *Diario de un burgués. La Europa del siglo XIX vista por un valenciano distinguido*, Valencia, Los libros de la memoria, 2006; *La ciudad extensa. La burguesía comercial-financiera en la Valencia del siglo XIX*. Valencia. Diputación de Valencia, 1992; “Elitismo y dominación de clase en Valencia”, Saitabi, 1984, nº 34, pp. 153-167; *Los triunfos del burgués. Estampas valencianas del ochocientos*, Valencia, Tirant Humanidades, 2012; *Historia Cultural. Madrid*, Akal, 2005; *Cómo se escribe la microhistoria*. Valencia, Universitat de València, 2000.

¹¹RODRIGO Y ALHARILLA, M. y JACOBSON, S. (Coords.): “La formación del banquero moderno”, *Historia Social*, nº 64, 2009,

Sobre Loring disponemos de varios artículos de María Victoria Campos Rojas, que se centra fundamentalmente en los aspectos empresariales del personaje. Muchas secuencias vitales de Loring las he rastreado a partir de las referencias de la biógrafa de Amalia Heredia, la profesora Eva María Ramos.; en cuanto a las políticas, he de citar la reseña correspondiente a Loring del profesor Manuel Morales en el Diccionario de Parlamentarios Andaluces dirigido por el profesor Diego Caro.¹² Poca bibliografía más se dispone del personaje, apenas algunos artículos¹³. Sobre Antonio Cánovas del Castillo, del que trazo un paralelismo con la vida de Loring, he contrastado la biografía amable¹⁴ con la mucho más crítica de Piqueras¹⁵. Respecto a la historiografía económica de la época es necesaria aún la referencia del profesor Nadal¹⁶, complementada para Málaga con la más reciente de Parejo¹⁷, además de las monografías referidas a diferentes aspectos económicos y sociales malagueños de la época, el recientemente fallecido profesor Lacomba.¹⁸

¹² CAMPOS ROJAS, M.V.: *Semblanza biográfica de Jorge Enrique Loring Oyarzábal*. Málaga, Aula de Dirección Estratégica (ADE), 2006; *Actividades mercantiles de la familia Loring*, Málaga, UMA, 1986, 89. RAMOS FREND, E.M.: *Amalia Heredia Livermore, Marquesa de Casa-Loring*. Málaga, Universidad de Málaga, 2000. MORALES MUÑOZ, M.: “Loring Oyarzábal, Jorge Enrique”, en D. Caro Cancela, *Diccionario bibliográfico de parlamentarios de Andalucía*. (1810-1869), Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 2011

¹³ (JIMENEZ QUINTERO, J.A., 1977), (FERNÁNDEZ PARADAS, 2011), CAMPOS ROJAS, M.V., 2006 y 1987), (LORING MARTINEZ DE IRUJO, J., 2006), (MUÑOZ MARTIN, M., 2006).

¹⁴ FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Cánovas. Su vida y su política*. Madrid. Tebas, 1972,

¹⁵ PIQUERAS ARENAS, J.A.: *Cánovas y la derecha española. Del magnicidio a los neocon*. Barcelona, Península, 2008.

¹⁶ NADAL, J.: *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Barcelona, Ariel, 1984, p

¹⁷ PAREJO, A.: *Historia económica de la provincia de Málaga (1833-2008)*. Málaga, CEDMA, 2009,

¹⁸ LACOMBA, J. A.: *Sociedad y política en Málaga en la primera mitad del siglo XIX*. Málaga, Librería Ágora, 1989; “Málaga a mediados del XIX. Acta de nacimiento de una empresa: “Industria Malagueña””, *Gibralfaro*, Málaga, Instituto de estudios malagueños, nº25; *Historia de Andalucía. Málaga*, Ágora, 2001; “En Málaga a fines del siglo XIX: filoxera, desindustrialización y crisis general”, *Gibralfaro* nº 26, Málaga, 1974.

Al “Loring ferroviario” le he concedido la importancia que tuvo en la vida del protagonista. He partido de la bibliografía clásica del ferrocarril en España, de Artola y de Wais¹⁹. La historiografía económica malagueña de los años setenta del siglo pasado defiende la repercusión negativa del ferrocarril Córdoba-Málaga, pues actuó de concentrador de capital en detrimento de la inversión industrial y agraria en la provincia de Málaga del profesor Morilla Critz²⁰. Para Andalucía disponemos del esfuerzo como editor y redactor de los principales capítulos del aniversario del ferrocarril andaluz²¹. La Sociedad de Ferrocarriles Andaluces (ANDALUCES) fue estudiada en sendos artículos por el profesor Tedde de Lorca²². Aspectos novedosos del ferrocarril a Córdoba, así como la vinculación de la publicidad y la edición impresa con el ferrocarril, son estudiados en una reciente tesis de una joven historiadora Dévorah González Jurado.²³ Los congresos de historia ferroviaria son fuente de artículos de desigual calidad, de ellos he extraído la información sobre la vinculación del Triángulo Financiero Malagueño con dicha cuenca hullera y el enfrentamiento de Andaluces con

¹⁹ ARTOLA, M. (Dir.): *Los ferrocarriles 1844-1943*, Madrid, Banco de España, 1978 y WAIS, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid, Editora Nacional, 1974. (2ª ed.).

²⁰ MORILLA CRITZ, J.: *Gran capital y estancamiento económico en Andalucía: banca y ferrocarriles en Málaga en el siglo XIX*, Córdoba, Universidad de Córdoba e Instituto de Historia de Andalucía, 1978; “Ferrocarril de Córdoba a la cuenca hullera de Espiel y Belmez (1852-1880)”, *Revista de Historia Económica* nº1, 1984.

²¹ CUÉLLAR VILLAR, D. y SANCHEZ PICÓN, A. (Dir.): *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2008.

²² TEDDE DE LORCA, P.: “El proceso de formación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1874-1880)”, *Hacienda Pública Española*, Madrid, Ministerio de Hacienda, nº 55, 1978; “La Compañía de Ferrocarriles andaluces (1878-1920): Una empresa de transportes en la España de la Restauración”, en GARCÍA DELGADO, J.L. (DIR), *Lecturas de historia empresarial*, Madrid, Cívitas, 1994.

²³ GONZÁLEZ JURADO, D.: *Comunicación, publicidad y modernidad. El caso del eje ferroviario Madrid-Córdoba-Málaga (1848-1900)* (Tesis Doctoral s.p.), UMA, 2016.

la francesa MZA.²⁴ El urbanismo malagueño decimonónico lo he recorrido fundamentalmente gracias al profesor García Gómez y aprovechando el trabajo sistemático en archivos de Muñoz Marín²⁵. Para el Loring político y la prosopografía de los diputados y senadores malagueños, empleé los diccionarios de parlamentarios andaluces de Caro Cancela y Ramos Rovi.²⁶

Estructura

La arquitectura de esta tesis se estructura en seis capítulos que constituyen el núcleo de la documentación recogida a través de los archivos y las bibliotecas. El capítulo introductorio, que nos ocupa, dará pie al que recoge los aspectos teóricos y metodológicos. En las conclusiones pretenderé dar significado al título de esta tesis y a los objetivos planteados en esta Introducción.

El núcleo se conforma fundamentalmente con aspectos temáticos que perfilan al personaje dentro del espacio y el tiempo que le tocó vivir. No olvido sin embargo, en ninguno de ellos, el elemento esencial de la ciencia histórica: su situación en el tiempo. En el primer capítulo plasmo los acontecimientos que configuran la vida del personaje y del ecosistema que lo envuelve. Manteniendo el símil arquitectónico, el elemento estructural que le corresponde es el de cimiento donde construir el resto de los capítulos. La

²⁴TORQUEMADA DAZA, J.A.: “La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en la Cuenca minera de Belmez, un análisis de su actividad minera, social, económica y política en el norte de la provincia de Córdoba”, en *V Congreso Historia Ferroviaria*, Málaga, 2006

²⁵GARCÍA GÓMEZ, F.: *La vivienda malagueña del Siglo XIX. Arquitectura y sociedad*, Málaga, Cajamar, 2000; MUÑOZ MARTIN, M.: *El crecimiento urbano malagueño. Historia de un cambio de ruta en la economía del suelo*, Málaga, Unicaja y Colegio de Economistas de Málaga, 2008.

²⁶CARO CANCELA, D. (Dir.): *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*. Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 2010; RAMOS ROVI, M^a. J.: *Diccionario biográfico de parlamentarios andaluces 1876-1923*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013.

Málaga decimonónica, mitificada como “Paraíso Perdido”, comercial e industrial, define su entorno. Para ello empleo la historiografía económica e industrial local en el contexto de la española. El relato se inicia en los orígenes americanos familiares, y los propios del devenir de un joven burgués malagueño que consigue su máximo premio en su matrimonio. Situado en el inicio de una década, la de los años cincuenta del siglo XIX, donde asciende al escalafón social de la burguesía triunfante. Burguesía concretada en la “Oligarquía de la Alameda”, en el “Triángulo Financiero y de Poder” formado por las tres familias malagueñas: Heredia, Larios y Loring. Para ello, empleo la imagen del espejo vital de una vida paralela, la de su amigo Antonio Cánovas del Castillo. Las herencias, las actas matrimoniales, los documentos notariales me permiten concretar el origen de la capitalización del personaje. No puede ser más característico de un capítulo inicial, de preparación a lo venidero.

En el segundo me adentro en las actividades de un burgués, lleno de contradicciones: banquero de prestigio para servir a las elites, prestamista de agricultores, esclavista, especulador... Todas estas sinergias se pueden acompañar de una interrogación. Nada es negro o blanco, la realidad está llena de bellísimos grises, como diría Bertolt Brecht. De nuevo predominan los legajos, son el compañero del historiador, aderezados de textos comparados de ciudades burguesas españolas. Las otras actividades: el coleccionismo, la vida social, la beneficencia, y sobre todo su gran creación, La Hacienda de la Concepción; completan la imagen pública y publicitaria del burgués malagueño. Imagen ilustrada que coincide con las

conexiones aristocráticas detectadas, según la historiografía en otras burguesías europeas y españolas.

El esfuerzo empresarial fundamental de Loring lo constituyó el ferrocarril, a él le dedico el tercer capítulo. El símbolo de la modernidad del diecinueve lo convirtió Loring en guía de su empeño estratégico, especulativo y empresarial. La quema de toda la documentación de ANDALUCES en el incendio del “Palacio de la Tinta”²⁷, ha reducido el aporte documental disponible. La Junta de Accionistas del Ferrocarril Córdoba Málaga previa a la adquisición por Andaluces (ADE), constituye un documento esencial para comprender el proceso de concentración empresarial que se daba en el país en este sector. Los cambios culturales generados por la puesta en marcha de las principales líneas ferroviarias de España; la evolución y desarrollo en el tiempo según la historiografía tradicional ferroviaria española, y la más reciente sobre Andalucía; constituyen el telón de fondo de la escenografía del ferroviario malagueño.

Para poner en situación al Loring político, poco o nada estudiado por la historiografía local, he buceado las Actas de Sesiones del Congreso de Diputados. Allí detecté sus pocas intervenciones, de carácter técnico, y claramente interrelacionada con su actividad ferroviaria. Previamente, hago un estudio posopográfico de los congresistas por Málaga, que compartieron escaño con Loring, concretando su coincidencia con nuestro personaje. Una carta dirigida a su amigo y correligionario Joaquín Ferrer, nos descubre la

²⁷ Denominación irónica que los malagueños le asignaron al enorme edificio donde se construyeron las oficinas de FERROCARRILES ANDALUCES, en el actual Paseo de Reding. Aún hoy se le llama así.

pose aparentemente displicente de Loring respecto a la política. Me detengo especialmente, en un periodo en el que su actividad política decreció: el Sexenio Revolucionario. A través de su actividad epistolar descubro su postura temerosa ante los levantamientos republicanos malagueños. Ajena ya, al primer apoyo que parte de la burguesía española ofreció a la Revolución Gloriosa. La Restauración, a la que favoreció su llegada, le devolvió el escaño perdido, pero a los pocos años, abandonó la política, concentrándose en la creación de ANDALUCES.

Vuelvo a priorizar los aspectos cronológicos con el Ocaso (5º capítulo), ya utilizados en el primero, siendo temático el resto del núcleo de la tesis. Hago coincidir este último capítulo con la década final del siglo XIX, en el ámbito de la crisis finisecular. Fue para Jorge Loring su década horrible, iniciada con la muerte (asesinato-duelo) de su hijo predilecto (Manuel) y terminada con la propia, en el inicio del inicio del nuevo siglo, en la mayor de las ruinas. Retomo el relato de la vidas paralelas con Cánovas y la conclusión de su *cursus honorum* político con el escaño en el Senado. El testamento ológrafo de Amalia Heredia, su mujer, constituye el documento que me sirve de final de capítulo.

Termino la tesis con las Conclusiones, Fuentes, Bibliografía y Anejos. Completo así la arquitectura del trabajo: dos apartados introductorios, unos orígenes en el primer capítulo y el ocaso en el sexto. Las prácticas empresariales, las culturales, el ferrocarril y la política completan el núcleo temático de esta tesis.

Agradecimientos

Es tradicional concluir la introducción con un apartado de reconocimientos, en el que se enumera una larga relación de personas de las que se considera deudor el autor. En este caso he decidido reducirlas a dos, y lo justifico por la necesaria brevedad y equilibrio de la balanza. Por muchas páginas de agradecimiento que les otorgara, nunca podría compensar la deuda con ellas. Mis disculpas a los injustamente excluidos.

Esta tesis jamás hubiera llegado a terminarse sin la paciencia, conocimiento, sentido común y enorme generosidad de mi director de tesis, el profesor Manuel Morales Muñoz. Hace seis años me propuso a Loring como posible personaje, cuando me empeñaba en hacer la biografía de Don Nicolás Salmerón, con dos argumentos contundentes: las fuentes archivísticas se encontraban a doscientos kilómetros de distancia y existía la intención de publicar una biografía que oscurecería mi esfuerzo. Me encontraba entonces estudiando el master en la UNED, así que no tenía ninguna obligación profesional para esa carga. Jamás retrasó la contestación de un correo mío más allá de algunas horas, y aún estoy esperando que lo haga. Aguantó mis torpezas, y siempre con una sonrisa. Su orientación, sin embargo, nunca fue obvia o intrusiva, respetando mis torpes deducciones; y, siempre, exigente con mi esfuerzo intelectual. Su extenso conocimiento del siglo diecinueve, de sus personajes y rituales

sociales, nunca supuso en él pedantería académica, sino duda científica y reto intelectual. Mi profundo agradecimiento.

Pero sobre todo, mi deuda eterna a mi mujer, Carmen. Me animó a concluir esta tesis, sin compartir mi interés en la materia. Nunca me echó en cara las muchas horas que le robaba a su cuidado necesario y apremiante. Para conseguirlo y no importunarme en el estudio, logró mantenerse autónoma e independiente hasta el último momento. Aguantó mis continuas quejas, dudas y titubeos ante el esfuerzo, con mirada sabia, serena y comprensiva. Fue siempre mi primera correctora, cada párrafo pasó por su necesario permiso. Por último, exigió de mí el empuje necesario para terminarla, previendo su final. No lo consiguió, y no podrá estar en su lectura. Cada torpe párrafo, página o capítulo de este trabajo tienen incrustados la imagen generosa y poderosa de una mujer excepcional y en el único sentido de la palabra: buena.

ASPECTOS TEÓRICOS Y METODOLÓGICOS

ASPECTOS TEÓRICOS Y METODOLÓGICOS

El objetivo principal de esta investigación es lograr, a través de la lupa de la microhistoria de Loring y de las actividades que contravienen la historia monumental del personaje, descubrir las contradicciones del poderoso, del financiero y comerciante, del banquero, del ferroviario, del diputado... Las contradicciones surgirán a lo largo de la investigación y me servirán a la hora de establecer las conclusiones en este banco de pruebas que nos ofrece la metodología histórica.

Con la bibliografía disponible y la primera toma de contacto con los archivos locales, ya pude discernir las hipótesis de trabajo que se fundían con las contradicciones del personaje: la norma burguesa del mérito, defendida por el pensamiento liberal, y el origen de la capitalización de Loring en la dote que aportó Amalia Heredia al matrimonio. Pero hay más. La especulación inmobiliaria conseguida a través de la información privilegiada. La imagen cristiana y caritativa, ya sea pagando el entierro de un pobre o las medicinas durante la epidemia de cólera. El tráfico de esclavos a Cuba o la persecución caciquil al periodista que provocó la

muerte de su hijo Manuel. El mito del progreso, representado por la nueva banca y el ferrocarril en los que intervino, contrasta con la actividad de préstamo a agricultores, y a aún más con la liquidación del ferrocarril a Córdoba, que llevó a la ruina a pequeños accionistas y ayuntamientos, y con la participación de los políticos en los consejos de administración de las compañías de ferrocarriles. Loring declaró su despego de la política, así lo manifestaron sus amigos y él mismo lo remarcó en sus cartas, pero tuvo y mantuvo una larga permanencia en las Cortes como diputado o senador. Su perfil de poderoso, de aristócrata de la Alameda, no le impidió huir de la ciudad por miedo a la sublevación popular de noviembre de 1872. Por último, la metáfora de su propia vida: la irresistible ascensión económica, social y política de juventud, la decadencia física y la suspensión de pagos en su vejez.

Aspectos metodológicos

El uso de la biografía como herramienta histórica ya me condiciona la forma de elaborar la narración. El tiempo vital y el marco geográfico del biografiado acotan la investigación. Pero no uso la herramienta biográfica para quedarme en una mera descripción de los acontecimientos vitales del personaje. Busco transcender al ámbito social, a través de las contradicciones surgidas de sus actividades empresariales, políticas o culturales. A la vez, para enriquecer el análisis, empleo el método comparativo con otros burgueses que habitaron otras capitales españolas;

también la prosopografía para caracterizar a los diputados y senadores malagueños; y el análisis cuantitativo propio de la historia económica.

He usado el método histórico científico comparativo, enunciando y comprobando las hipótesis para, una vez verificadas, proceder a construir las “generalizaciones controladas” o “modelos”. Tras la lectura de la bibliografía existente y la elaboración del estado de la cuestión, he procedido a configurar las primeras hipótesis y, una vez debidamente contrastadas con los documentos (experimentos, observaciones y mediciones), he iniciado el proceso de la interpretación. Para ello he empleado técnicas cualitativas, de observación de documentos (libros, periódicos y archivos), pero también datos en cifras (estadísticas oficiales) y fotografías. La fotografía nos ofrece una imagen borrosa (de la que ya he hablado) de aquella realidad pretérita, pero más intuitiva que la de archivos y bibliotecas. Aunque sin ignorar que el fotógrafo escoge una parte de la historia a representar. Pero también he recorrido los escenarios por los que paseó Loring, o mejor dicho, los restos que quedan de aquel pasado. He usado las técnicas cuantitativas para elaborar cuadros que visualizan los resultados de la capitalización de Jorge Loring. La informática es esencial, hoy en día, para toda investigación, especialmente la hoja de cálculo para manejar los datos numéricos, o el inevitable procesador de textos. La he usado para la manipulación y consulta de archivos, para visitas a las páginas web de instituciones, bibliotecas y hemerotecas. No he dejado de lado la antigua técnica de observación documental, a la que he dedicado gran parte de mi tiempo en esta investigación.

La estructura de “Vidas Paralelas” de Plutarco, la he empleado para reflejar los aspectos descriptivos de la vida de Loring, comparándolo con Cánovas. Existen unas coincidencias vitales en ambos personajes. Conocemos una amistad documentada con cartas. Son dos malagueños que ejercen su condición a través de dos esferas prioritarias: la política en el caso de Cánovas y la económica con Loring. Ambas esferas vitales confluyen como lo hace el poder político y el económico, argumento ya desarrollado por el profesor Piqueras y que saco a relucir a lo largo de la tesis. La referencia cultural al mundo clásico es coincidente con el sistema educativo que dominaba la España decimonónica, y al que Loring estaba tan unido por su afición a la arqueología.

Como ya he comentado en el apartado estructural de la tesis, aunque los capítulos están enfocados en aspectos temáticos, el capítulo inicial y final son cronológicos. Coinciden con los orígenes y la década de esplendor económico y social (década de los años cincuenta del siglo XIX) y la decadencia física y psicológica del personaje, en la última del siglo. La inclusión de su etapa de senador en ese capítulo final, está relacionada con su decadencia vital, como un premio de su amigo Cánovas. Debido, quizás, a una devolución de favores ante la insistencia de Amalia, más que con su interés político. La estructura del estudio de los malagueños en el Senado, es muy similar a la empleada para el Congreso en el capítulo anterior. A pesar de ello su similitud vital con el *cursus honorum* romano, que da fin a una vida política, me ha decidido a incluirlo en este Ocaso.

Estado de la cuestión sobre la burguesía decimonónica

Dos contemporáneos, Karl Marx y Federico Engels, admiraron los avances generados por la burguesía (el liberalismo y la industrialización) durante el siglo XIX, como la expansión de las manufacturas gracias a la modernización del transporte y las mejoras técnicas (máquinas de vapor). Pero también la atacaron por la explotación humana que acarrearba²⁸. Max Weber alabó su capacidad de adaptación y el éxito que le acompañó. Así, dos de los padres de la sociología se dejaron deslumbrar por su victoria. La Historia económica y social se ocupó de estudiarla a lo largo del siglo XX. Los franceses son quienes comenzaron la cuantificación minuciosa, el trabajo empírico. Adelaine Dumard investigó por primera vez en los registros de fallecimientos las fortunas francesas del siglo XIX, buscando nuevas fuentes y ampliando los conceptos de búsqueda²⁹. Desde 1970 se ha desarrollado la historiografía sobre la burguesía dentro de la historia social.

Durante la década de 1980, Jürgen Kocka lideró un equipo interdisciplinar desde la universidad de Bielefeld (Alemania), que realizó un estudio comparativo sobre la burguesía en Europa. Entre sus conclusiones destacó dos. En Alemania, a mitad del siglo XIX, se produjo el acercamiento de la burguesía a la nobleza con el objetivo común de distanciarse del movimiento obrero y de la pequeña burguesía. La siguiente conclusión fue que, durante la segunda mitad del siglo XIX se logró el aumento del nivel de

²⁸MARX, K.. Y ENGELS, F.: *El manifiesto comunista*, Ediciones Aleph.com, 2000.

²⁹DAUMARD, A. (dir): *Les fortunes françaises au XIXe siècle*. Paris, Ecole Pratique des Hautes Études and Mouton, 1973.

vida y la escolarización generalizada, ampliándose las fronteras del burgués. Aunque mantuvo su sentido de la exclusividad al limitar la capacidad de ascensión social de las clases medias.

Kocka y su equipo introducen el concepto de “La sociedad burguesa”. Es un modelo de orden social, económico y político. Que hace referencia a la libertad individual jurídicamente regulada, convivencia bajo los principios de la razón, la economía en base de la competencia según el mercado, que distribuye las oportunidades según méritos y capacidades, limita el poder del Estado por el derecho y la Constitución y organiza a los ciudadanos en la vida pública a través de elecciones y los órganos representativos.

Lo que mantiene unidos a los burgueses es su cultura. El respeto por el éxito personal que les llevaba a la compensación económica, la consideración social y la influencia política. También el ideal familiar, marcado por las relaciones emocionales, no por la utilidad y la competencia; diferenciando claramente el ámbito privado de lo público. Tuvo gran importancia sus fórmulas simbólicas para su propia identidad: sus modos en la mesa o al tratarse entre sí, su refinada manera de vivir (la ropa, el sombrero). A esos aspectos culturales se le llama “la naturaleza burguesa” que hunde sus raíces en la Ilustración.

El proyecto burgués es utópico: una sociedad formada por ciudadanos libres, autosuficientes e iguales, capaces de regular su vida colectiva razonablemente. Es especialmente en la realidad social donde no

se producía esa igualdad de la clase media, sino que la formación de grandes empresas generó mayor desigualdad y conflictos. El mercado y la competencia no controlados, aumentaban la desigualdad.

En Alemania el tinte burocrático que marcaba el carácter de la burguesía alemana señalaba al mismo tiempo una de sus limitaciones más sensibles. Pero la burocratización y la tendencia pro-estatal de los empresarios alemanes fue mucho mayor que los franceses e ingleses y norteamericanos³⁰. Comparando Alemania con los países europeos, se impuso la burguesía en mayor grado que en su entorno, menos Austria. La burguesía alemana estuvo mejor definida y más unida que la francesa y la inglesa. En 1870 se produjo un pacto con la aristocracia. Este acercamiento se dio en toda Europa, pero con particularidades nacionales. En resumen, en Europa la clave del debate historiográfico se encuentra en “investigar sobre la nobleza en el siglo de las burguesías”. Como afirma Alfio Signorelli. Para descubrir cuanto permanece a lo largo del siglo XIX de la identidad nobiliaria en la burguesía. Pero también cómo parte de la aristocracia se integró en la ella, recogiendo sus valores.³¹

En España, en el debate historiográfico, proliferaron las generalizaciones sobre la clase burguesa y su labor histórica mientras se hacía poca investigación empírica. Este debate se estableció sobre la existencia o no de una revolución burguesa. Se prolongó desde los años

³⁰ KOCKA, J.: “Burguesía y sociedad burguesa en el siglo XIX. Modelos europeos y peculiaridades alemanas”, en Fradera, J.Mª. y Millán, J. (Eds.), *Las burguesías europeas del siglo XIX*, Valencia, Universitat de València, 2000, pp. 21-77.

³¹ SIGNORELLI, A.: “La burguesía”, *Ayer*, 36, 1999, pp.45-63.

setenta a los noventa del siglo pasado. Entre los defensores de la revolución, que ocupaban las cátedras españolas, no había duda del protagonismo de la burguesía y el declive de la aristocracia. El debate lo iniciaron los seguidores de la historia social, aunque reconociendo ciertos elementos de la sociedad estamental³². Sin embargo, en las primeras definiciones de revolución burguesa la interpretaban como una serie de intentos fallidos y con continuos retrocesos³³, o bien reconocían una alianza con la aristocracia³⁴. Pero es en el campo de la historia política y en los manuales donde se encuentran los mejores testimonios sobre la revolución burguesa decimonónica. Incluyen desde una periodización de corta duración, de 1808 a 1840, hasta una larga que llega a 1874³⁵. Defienden que a todo triunfo de la burguesía revolucionaria siguió la contrarrevolución. La Revolución Gloriosa de 1868 es la más estudiada. En este caso, la gran burguesía, junto a la aristocracia, fueron los que acabaron con ella³⁶.

³²TUÑÓN DE LARA, M.: “Modos de producción y clases sociales en España contemporánea”, en BLAZQUEZ, J.M. y otros: *Clases y conflictos sociales en la historia*, Madrid, 1977. JOVER, J.M.: “El siglo XIX en la historiografía española contemporánea” en *Historiadores españoles de nuestro siglo*, Madrid, 1977. ARTOLA M.: “La burguesía revolucionaria (1808-1874)”, en ARTOLA M. (Dir.): *Historia de España*. Madrid. Alianza Editorial, 1990.

³³SOLÉ TURÁ, J.: *Catalanismo y revolución burguesa*, Madrid, 1970, p. 17.

³⁴FONTANA, J.: *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Barcelona, 1975, p. 162.

³⁵MALUQUER DE MONTES, I: *El socialismo en España. 1833-1869*. Barcelona 1977. CLAVERO, B.: “Política de un problema: la revolución burguesa”, en CLAVERO, B., RUIZ TORRES, P. HERNÁNDEZ MONTALVÁN, F.: *Estudios sobre la revolución burguesa en España*, Madrid, 1979. PÉREZ GARZÓN, S.: “La revolución burguesa en España: los inicios de un debate científico, 1966-1979, en TUÑÓN DE LARA M. y otros, *Historiografía española contemporánea*, Madrid, 1980. SEBASTIÁ, F. y PIQUERAS, J.A.: *Pervivencias feudales y revolución democrática*, Valencia 1987. ARTOLA M.: “La burguesía revolucionaria (1808-1874)”, en ARTOLA M. (Dir.): *Historia de España*, Madrid, Alianza Editorial, 1990. PIQUERAS ARENAS, J.A (Edit.): *La Revolución Democrática (1868-1874). Cuestión social, colonialismo y grupos de presión*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1992. RUIZ TORRES, P.: “Del Antiguo al Nuevo Régimen: carácter de la transformación”, en VVAA, *Antiguo régimen y liberalismo (Homenaje a Miguel Artola)*, Madrid, 1994. PÉREZ GARZÓN, S.: “Isabel II. La tradición del Antiguo y Nuevo Régimen (1789-1874)”, en DOMÍNGUEZ ORTIZ (Dir.): *Historia de España*, Barcelona, 1998.

³⁶SEBASTIÁ, F. y PIQUERAS, J.A.: *Pervivencias feudales y revolución democrática*, Valencia 1987. BALDÓ, M.: “Las raíces sociales de la Revolución Gloriosa: reflexiones para un debate”, en

Frente a esta postura dominante se opuso la que defendía la debilidad de esa burguesía decimonónica. Jaume Vicens Vives encabezó esa posición de debilidad, aunque estudió a la única burguesía que consideraba semejante a las europeas, la catalana. Según él, la burguesía no tenía ni la fuerza numérica, ni la riqueza, ni una ideología clara para triunfar. En esta postura le acompañaron Fusi, Palafox y Antonio Fernández con un manual general y una síntesis³⁷. En los años noventa del siglo pasado, cuando la teoría de la revolución burguesa decimonónica no se discutía, llegó el revisionismo de la “nueva historia”³⁸.

Este debate que ocupó a los historiadores españoles durante el último tercio del siglo pasado, Fontana lo califica como “discusiones escolásticas sobre la revolución burguesa, un concepto, por cierto, que no hallará en las obras de Marx, y que procede de la historiografía burguesa del siglo XIX, pues quiso componer una legitimación de la sociedad que estaba construyendo”³⁹. Tras la marea revisionista, y ya a finales del siglo XX, con el estéril debate desaparecido, se ha mantenido un interés apaciguado por el tema de la burguesía.

Dos muestras las encontramos en sendos artículos de un monográfico dedicado a la burguesía, de la revista catalana *Recerques*

DONEZAR, J. y PÉREZ LEDESMA, M. (eds.): *Antiguo Régimen y liberalismo (Homenaje a Miguel Artola)*, Madrid, 1994.

³⁷ VICENS VIVES, J. (dir): *Historia Social y económica de España y América*, vol. 5, *Los siglos XIX y XX. América independiente*, Barcelona 1972. FUSI, J.P. y PALAFOX, J.: *España (1808-1996). El desafío de la modernidad*, Madrid, 1997. FERNÁNDEZ GARCÍA, A.: “Introducción a “Los fundamentos de la España liberal (1834-1900). La sociedad, la economía y las formas de vida””, en MENÉNDEZ PIDAL: *Historia de España*, XXXIII, Madrid, 1997.

³⁸ SANTIESO RODRÍGUEZ, M.: “De repente el verano de 1835”, en *Historia social*, nº34, 1999. BURDIEL, I.: Miths of failure, Miths of success: New perspectives en Nineteenth-Century Spanish Literalism”, *The journal of Modern History*, nº 70, 1998.

³⁹ FONTANA, J.: *La historia después del fin de la historia*. Crítica, Barcelona, 1992, p.10.

(1994). Entre ambos artículos abarcan el espacio temporal del que se ocupa esta tesis. El primero, firmado por Jesús Millán, lo dedica a las décadas centrales del siglo XIX, cuando se produce la configuración del estado liberal en España. El cambio de poder se produce en 1843, con la supresión del régimen señorial, potenciación del mercado de la tierra (desamortizaciones) y la desvinculación, y el cambio político estatal y local. A lo largo del periodo (1843-1875) se produjo la consolidación del moderantismo, fracaso de la industrialización y el caciquismo. Coinciden con esa visión Tuñón de Lara y Josep Fontana.

El planteamiento social del periodo entre el nacimiento del estado liberal y la Restauración es el siguiente: Una nobleza muy heterogénea, afectada por el impacto de la nueva situación, y el proceso de la aristocratización de otros sectores. La burguesía fue muy diversa: la comercial, los agricultores y la burguesía industrial. Sin embargo, los cambios liberales actúan en una sociedad en la que la propiedad privada y el mercado coexisten con el privilegio.

La Unión Liberal tuvo un papel de intermediario en el entendimiento de las burguesías, y sustituiría a los moderados, condenados por su pérdida de soporte social. La política fiscal y de orden público de los moderados, las restricciones al crédito, las limitaciones a las instituciones locales, favorecieron la unión de ciertas capas populares y burguesas favorables a la agitación popular. Ese conjunto social favoreció la formación de un estado

nuevo a partir de la Revolución Gloriosa de 1868, junto a los militares afectados por las Guerras Carlistas.⁴⁰

Borja Riquer, se ocupa de la Restauración (1876 a 1898) afirmando que tras la experiencia del Sexenio, la burguesía española dejó de ser revolucionaria. Había un amplio acuerdo burgués de configurar un sistema político de orden y autoridad frente a las aspiraciones revolucionarias de las clases subalternas. Las elites políticas fueron heterogéneas: notables, caciques locales al servicio de los políticos, y grupos de intereses económicos. Al tener tan poca representación los partidos políticos dependían del gobierno y de la corona.

La poca integración de los partidos dinásticos, favoreció que las diversas burguesías diseñaran tácticas particulares en defensa de sus intereses, concentrándose en los sectoriales y regionales. Durante el último tercio del siglo, se produjeron desequilibrios territoriales, a pesar de las previsiones de vertebración del mercado propiciado por la construcción de la red ferroviaria, debido al carácter local de algunos procesos industriales, como el vizcaíno. El verdadero auge de los grupos de presión se situó en las décadas de los ochenta y noventa. Se transformaron los grupos de intereses en grupos de presión, asociándose los empresarios de cara al gobierno o parlamento. Los virajes proteccionistas de los años 1890 y 1891, fueron debidos a las presiones contradictorias, no siempre coordinadas, de los textiles catalanes, las siderurgias y navieras vizcaínas y las compañías

⁴⁰ MILLÁN, J.: “Burguesia i canvi social a l’Espanya del segle XIX, 1843-1875”, *Recerques*, 28, 1994, pp. 73-80.

mineras asturianas, que logrando cambiar la legislación o la fiscalidad a su favor⁴¹.

La relación entre el poder económico y el político está en el debate de la sociedad española actual, pero también ha estado en el debate historiográfico sobre el siglo XIX. La nueva historia social y la marxista interpretan que en la sociedad que nace y se configura en el curso de los últimos dos siglos, es la que reclama una lógica diferenciada en el funcionamiento de las actividades económicas, entendidas como prácticas privadas, y de la representación política concebida como un ejercicio público. Sin embargo la realidad histórica nos confirma la evidencia de una simbiosis estructural según la cual los agentes económicos más cualificados tienden a supeditar en su favor los órganos de decisión públicos para mejorar su posición en el mercado, acrecentar sus beneficios o consolidar un determinado dominio social. La presencia de empresarios, propietarios o rentistas en puestos importantes políticos a lo largo del XIX confirman esa teoría. El liberalismo del XIX estuvo en contra del intervencionismo del Estado, pero también en contra de sus principios liberales y en cuanto estuvo a su alcance buscó la amplia y generosa sombra del Estado para formar y reproducir capitales. Pues la exclusión de la competencia la hallamos en la base histórica del mercado y se hizo patente al mismo tiempo que se instituía un estado liberal⁴².

⁴¹ BORJA RIQUER I PERMAYER: "Les burguesías i el poder a l'Espanya de la Restauració (1875-1900)", *Recerques*, 28, 1994, pp. 44-58.

⁴² PIQUERAS ARENAS, J.A.: "Negocios y política en el siglo XIX español, en PANIAGUA, J. Y PIQUERAS, J.A. (eds.): *Poder económico y poder político*, Valencia, UNED ALCIRA VALENCIA Y Fundación Historia Social, 1998, pp. 7-52

Frente a esta historiografía que analizaba la burguesía como estructura, predomina una orientación mucho más empírica y dirigida al burgués y no tanto a la clase burguesa. Se han microbiografiado y estudiado a los diputados y senadores por regiones, y a los concejales por ciudades⁴³. Esta regionalización ya se había iniciado con la burguesía industrial catalana, le siguieron la asturiana y la vasca y, más adelante, las burguesías comerciales o financieras de Cádiz, Bilbao, Santander o Valencia; y la agraria en todo el territorio. A esta sectorización geográfica se han sumado otros estudios sobre ámbitos profesionales o mercantiles⁴⁴.

Por la incidencia especial que han tenido en esta tesis, destaco dos ejemplos de Historia con nombres y apellidos. Los banqueros catalanes decimonónicos se han estudiado individualmente o como sagas familiares en un monográfico de *Historia Social*. Incluye un estudio comparado con los

⁴³AGUIRREAZKUENAGA Y OTROS: *Diccionario biográfico de los parlamentarios de Vasconia 1808-1876*. Vitoria, Parlamento Vasco, 1993. CARO CANCELA, D. (Dir.): *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*. Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 2010. CARASA, P. (Dir.): *El poder local en Castilla. Estudios sobre su ejercicio durante la Restauración (1874-1923)*. Valladolid. Universidad de Valladolid, 2003. MORENO LUZÓN, J.: *Progresistas. Biografías de progresistas españoles, 1808.1939*. Madrid, Taurus, 2006. PIQUERAS, J.A. Y PANIAGUA, J.: *Diccionario biográfico de políticos valencianos*. Valencia, Edicions Alfons el Magnanim, 2003. PRO, J.: *Elites castellanas de la Restauración. I Diccionario biográfico de parlamentarios castellanos y leoneses (1876.1923)*. Salamanca, Junta de Castilla y León 1997. RAMOS ROVI, Mª. J.: *Diccionario biográfico de parlamentarios andaluces 1876-1923*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013. MORALES MUÑOZ, M. (edit.): *La primera en el peligro de la libertad*. Málaga, Ediciones del Genal, 2012.

⁴⁴BARTOLOMÉ, JM.: *La hegemonía de una nueva burguesía en el Bierzo (1800-1850)*. León, Universidad de León, 2000. ERICE, F.: *Propietarios, comerciantes e industriales. Burguesía y desarrollo capitalista en la Asturias del siglo XIX (1830-1885)*. Oviedo, Universidad de Oviedo, 1995. MARTÍNEZ LOPEZ, D.: *Tierra, herencia y matrimonio: un modelo sobre la formación de la burguesía agraria andaluza (siglos XVIII Y XIX)*. Jaén. Universidad de Jaén, 1996. DÍAZ MORLÁN, P.: *Los Ybarra. Una dinastía de empresarios, 1801-2001*. Madrid, Marcial Pons Historia, 2002. PAREJO, A. (Coord.): *Grandes empresarios andaluces*. Madrid, LID, 2011. GARCÍA MONTORO, C: "Estructura industrial de Málaga en 1870" en *VVAA Homenaje a D. José Luis Comellas*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2000. JIMÉNEZ HERNANDO, J.M.: "Historia de las concesiones del grupo María Isabel ", *De re metallica*, nº 27, 2016. LÓPEZ-MORELL, M.A.: "Peñarroya: un modelo expansivo de corporación minero-industrial, 1881-1935", *Revista de Historia Industrial*, nº 23. MUÑOZ MARTIN, M.: *Familias malagueñas del siglo XIX para recordar: raíces, troncos, ramas*. Málaga, 2006. ZURITA, R.: "El poder local en Castilla de la Restauración. Fuentes y método para su estudio", *Hispania* 201, 1999.

banqueros ingleses⁴⁵. En cuanto a los profesores Pons y Serna, se han ocupado de investigar a unos burgueses concretos en lo que llaman “historia nominal”. A través de los burgueses valencianos se han acercado a la microhistoria, levantado la bandera de la historia cultural⁴⁶.

Desde los planteamientos historiográficos del siglo XX al eclecticismo y al nuevo marxismo

Los planteamientos historiográficos del siglo XX se caracterizaron por tres corrientes predominantes: la historia política, la social y la antropología histórica. La antropología histórica ha tenido a los microhistoriadores italianos Carlo Ginzburg y Carlo Poni como representantes. Contrarios a la historia social tradicional que defendía la modernización, la urbanización y la industrialización; argumentaron que supuso un alto coste ecológico y humano. Defienden la historia de la vida cotidiana y la microhistoria frente a la investigación sobre el estado y el mercado. Aunque difieren con los historiadores sociales críticos, tienen ciertas afinidades basadas en sus objetivos últimos de estudio: la desigualdad y la dominación.

El posmodernismo derrota definitivamente la cientifidad de la historia. Descendió su categoría a literatura. Foucault consideró la historia

⁴⁵RODRIGO Y ALHARILLA, M. y JACOBSON, S. (Coords.): “La formación del banquero moderno”, *Historia Social*, nº 64, 2009, 47-121

⁴⁶SERNA, J. y PONS, A.: “El nombre del burgués” en, BONAMUSA, F. SERRALLONGA, J. (eds): *La sociedad urbana*, Barcelona, 1994. SERNA, J. y PONS, A.: *Historia Cultural*. Madrid, Akal, 2005. y *Cómo se escribe la microhistoria*. Valencia, Universitat de València, 2000. PONS A. y SERNA J.: *La ciudad extensa. La burguesía comercial- financiera en la Valencia del siglo XIX*. Valencia. Diputación de Valencia, 1992.

como una invención del hombre occidental, afirmando que hoy ya estaba superada. El posmodernismo enfoca la historia en aquellos hombres y aspectos de la vida ignorados por las corrientes anteriores historiográficas. El poder no se concentra en el interior de las estructuras del estado sino en las relaciones cotidianas entre los individuos. Por último, la historia de los conceptos de JA Pollock, Quentin Skinner y Reinhart Koselleck, se concentra en la nueva política en la que el discurso justifica el comportamiento político. Pone el foco en el sentido de los textos, analizados con el significado de su época.

Del planteamiento muy atractivo de la microhistoria, me he identificado en capítulos o apartados en los que la singularidad del personaje y el entorno favorecían su utilización. Pero también he utilizado la estadística, en el origen de su capitalización de Loring, o para la evolución empresarial tan propia de la Historia Económica; de la Historia Industrial para estudiar temas como el ferrocarril, el entorno malagueño o el minero de la sierra cordobesa; la Historia Social ha estado muy presente en las actividades especulativas o esclavistas, en su vida pública propagandista, o en su actitud ante el fenómeno revolucionario. De la Historia Política, los estudios posopográficos de los congresistas y senadores malagueños contemporáneos a Jorge Loring y la investigación y análisis de su participación en comisiones y plenos.

Comparto la postura del historiador alemán George G. Iggers de un cierto eclecticismo. He decidido emplear juntas todas las principales corrientes del siglo pasado: la historia política, social y la antropología

histórica. Ninguna de ellas sola, puede darnos una explicación definitiva del pasado; pero juntas, pueden ofrecérmola de las transformaciones revolucionarias: “La fuerza de la ciencia histórica reside en su pluralismo”. Teniendo la historiografía para Iggers un nuevo objetivo: “la superación de criterios unilaterales con los que, demasiadas veces los historiadores se han aproximado a la historia”⁴⁷.

Pero sin menospreciar la metodología marxista sin ortodoxias, teniéndola en cuenta por todo por su peso en la historiografía española. Como puso en evidencia el profesor Juan Antonio Piqueras en una reciente entrevista en *Nueva Historia*. Ya que permite incluir el presente con perspectiva histórica, se sirve de categorías analíticas (relaciones y modos de producción, formación social...) elaboradas sobre el estudio de una sociedad y su método dialéctico propone el conocimiento de la sociedad. Defiende el marxismo en el siglo XXI, aunque reconoce que está en retroceso, pues tiene la ventaja de disponer de una lectura crítica posterior a Marx, para “extraer conclusiones de los cambios producidos y dar explicaciones a interpretaciones del pasado”.⁴⁸

⁴⁷ INGERS, G.: *La ciencia histórica en el siglo XX. Tendencias actuales*. Barcelona, Idea Books, 1998, p. 117.

⁴⁸ PIQUERAS, J.A.: “Pensar en la Historia con Marx (1818-2018)”, *Nuestra Historia*, 5, 2018, pp.61-70.

1 EL PERSONAJE Y SU ENTORNO

CAPÍTULO 1

EL PERSONAJE Y SU ENTORNO

1.1 “El paraíso perdido”



a economía malagueña del siglo XIX estuvo marcada de manera decisiva por los quehaceres empresariales de tres familias: los Heredia, los Larios y los Loring. Jorge Loring Oyarzábal fue sin duda el más sobresaliente de su linaje⁴⁹. Juntas, estas tres familias conformaban una burguesía comercial, financiera y socialmente hegemónica dentro de la llamada “oligarquía de la Alameda”⁵⁰. Esta estaba formada por un reducido grupo de comerciantes, industriales y terratenientes que controlaban la ciudad. Entre los comerciantes abundaban los apellidos de origen extranjero: Mandly, Temboury, Bolín, Crooke, Gross, Pries, Loring,

⁴⁹FERNÁNDEZ PARADAS, M.: “Jorge Enrique Loring Oyarzábal,” en PAREJO, A. (Coord.): *Grandes empresarios andaluces*, Madrid, LID, 2011, p- 177.

⁵⁰La Alameda de Málaga, avenida que aún conserva su denominación novecentista, ya figuraba como residencia favorita de los notables malagueños desde que Manuel Agustín Heredia decidió establecer su residencia en el nº 28 en 1818, siguiéndole posteriormente los Larios y los Loring en 1839.

Huelin, Grund y Raggio; junto a otros de origen castellano: Heredia, Larios y Salamanca. La llegada de comerciantes extranjeros se debió a movimientos inmigratorios de finales del siglo XVIII —tiempos de Carlos III— procedentes de Inglaterra (Livermore), Francia, Italia, Alemania, Estados Unidos (Loring)⁵¹... Uno de ellos fue George Loring James, padre de nuestro protagonista. Otros llegaron a Málaga a comienzos del XIX gracias a movimientos migratorios norte-sur dentro del territorio nacional⁵². Un ejemplo lo ofrece el prócer fundador del milagro industrial malagueño, Manuel Agustín Heredia. Llegó a la provincia procedente de Rabanera de Cameros (Logroño) y fue el máximo exponente de esa migración. Tuvo entre sus hijas a Amalia Heredia Livermore, mujer de Jorge Loring Oyarzábal, quien unía en sus apellidos a los protagonistas de esos dos movimientos poblacionales. Otro ejemplo de esta migración nacional lo ofrecieron los Larios, que procedían también de tierras logroñesas.

La historiografía local prefiere mantener la imagen idealizada que tenía Málaga cuando Jorge Enrique Loring iniciaba su actividad empresarial. Málaga era ya una ciudad en expansión con un puerto plétórico de actividad comercial. A la tradicional vendeja⁵³ se le unía la exportación minera, y a la importación de maquinaria, la de carbón inglés. La producción industrial quedaba reflejada en las altísimas chimeneas de sus ferrerías y textiles que alteraban el paisaje tradicional malagueño y la imagen romántica de Doré,

⁵¹LOCOMBA, J.A.: “La economía malagueña del siglo XIX. Problemas e hipótesis”, *Gibralfaro*, 24, Málaga, Diputación, 1972, pp. 101-135.

⁵²JIMENEZ QUINTERO, J.A.: “El triángulo financiero. Heredia-Larios –Lóring.”, *Jábega*, 19, Málaga, Diputación de Málaga, 1977, pp. 42-45.

⁵³En Málaga este término se empleaba para definir los meses de agosto a mediados de diciembre dedicados a: la vendimia, al secado de la uva para pasa, embarrilado de la de mesa, fabricación de vino, almacenamiento y transporte al barco para su exportación.

Washington Irving o Merimé. Recientemente Antonio Soler la ha descrito, con impronta literaria, en su añorante *Málaga, paraíso perdido*. Frente a esa imagen, ya hemos indicado que esta tesis opone una crítica.

1.2 Marco económico

La historiografía económica defiende que en la economía española del XIX difícilmente se puede hablar de “revolución industrial”; más bien hay que referirse a un “proceso de industrialización limitado”, pues tiene su culminación en las décadas de los treinta y cuarenta, centrándose básicamente en Barcelona y en Málaga. Entre las causas del fracaso de esta industrialización se encuentran: 1) Como consecuencia de las dos desamortizaciones del siglo salió fortalecido el trasvase de capitales desde la economía urbana hacia la economía rural, desviándose unos recursos financieros que de otro modo hubieran podido dedicarse a la industria. 2) El problema de los costos de la minería carbonífera en España, que afectó decisivamente a la industria de la fundición, tan vinculada a la explotación del ferrocarril. Un ejemplo lo tuvimos con la interrelación entre el ferrocarril de Córdoba a Belmez, los costos del carbón mineral de esa cuenca y la práctica desaparición de las fundiciones de Málaga. 3) La industria algodonera española quedó afectada por la independencia de las colonias americanas, pues arruinó a las fortunas españolas dedicadas a su comercio. La catalana se rehízo, pero ya quedó en un segundo rango europeo. 4) La inversión en transporte, especialmente en el ferrocarril, fue siete veces

superior a la inversión en industria, afectando decisivamente a su desarrollo⁵⁴.

La economía malagueña, como he dicho, tuvo un periodo espléndido de industrialización, pero le sucedió otro de rápida desindustrialización. El segundo tercio del siglo XIX fue su etapa estelar. Presenta una expansión deslumbrante apoyada en un fuerte tirón comercial y, sobre todo, en el despliegue de la industria. Esta va convertir a Málaga en la segunda provincia industrial peninsular, después de Barcelona. Por el contrario, el último tercio del siglo XIX constituye un periodo de decadencia. Se le ha denominado la desindustrialización a causa de la filoxera. En la primera época, el papel principal lo tuvieron los comerciantes, en especial el alto comercio marítimo. Solo esta oligarquía pudo realizar una acumulación de capital (de origen inicial agrario y comercial) pero que se transformará con el tiempo en industrial y financiero⁵⁵. En el proceso de industrialización canónico (el inglés), dos sectores destacaban sobre el resto: el siderúrgico y el textil⁵⁶.

Málaga no fue una excepción y a través de las fundiciones consolidó su casa de comercio Manuel Agustín Heredia, padre de la industrialización malagueña. En 1826 era exportador de vinos y aceites gracias a una fortuna adquirida en el tráfico de grafito durante la Guerra de la Independencia. Fue

⁵⁴NADAL, J: *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Barcelona, Ariel, 1984, pp. 37-43.

⁵⁵LACOMBA, J. A.: *Sociedad y política en Málaga en la primera mitad del siglo XIX*. Málaga, Librería Ágora, 1989, pp. 51-54.

⁵⁶PAREJO, A.: *Historia económica de la provincia de Málaga (1833-2008)*. Málaga, CEDMA, 2009, p. 87.

entonces cuando creó una sociedad dedicada a explotar el hierro de Ojén en una factoría construida en Río Verde, especialmente flejes y planchas. Gracias a los consejos del ingeniero Elorza, modernizó sus instalaciones marbellís (La Concepción) y malagueñas (La Constancia) siguiendo los métodos ingleses. La procedencia del combustible mineral (de Asturias o de Inglaterra) determinó esta segunda localización en Málaga capital. Al disponer de un puerto trasatlántico, el estallido de la guerra carlista le ofreció una gran oportunidad. De 1833 a 1840 la siderurgia andaluza reemplazó a la del norte y Heredia se convirtió en el primer industrial siderúrgico español⁵⁷. Durante treinta años Andalucía lideró la fabricación metalúrgica. En 1861 el fin del conflicto carlista originó que bajara la producción andaluza. Debido a ello, en 1868 descendió a un 4,7% de la nacional, a lo que se unió la aptitud de la metalurgia extranjera⁵⁸. Hubo otra fundición proyectada a imagen y semejanza de la de Heredia, la Sociedad El Ángel. Sus inicios se remontan a 1826, debido a la iniciativa de Gamizzo, Juan Manescau y Juan Bautista Bisso, que adquiriendo minas en Ojén y construyeron una fundición en Río Verde. Juan Giró, que había sido socio de La Concepción, formó parte del accionariado de El Ángel en Marbella. En 1841, tras un periodo de dificultades, Juan Giró Morelos se desvinculó de la sociedad marbellí, creó otra nueva y construyó un martinete, El Ángel, en la zona de la Malagueta. Las dificultades ya mencionadas de La Constancia llevaron a la suspensión de pagos de El Ángel en 1864.

⁵⁷NADAL, J.: *El fracaso...*, pp. 166-168.

⁵⁸PAREJO, A.: *Historia económica...*, p. 90.

En Málaga, Heredia y Larios unieron sus esfuerzos para crear, en 1846, la razón Industria Malagueña SA, que perduró hasta los años sesenta del siglo XX. Vino a ser, jurídicamente, la segunda sociedad anónima algodonera española, a muy poca distancia de La España Industrial de Barcelona. Una y otra rivalizaron durante bastante tiempo en cabeza de la producción española. En Industria Malagueña figuraban solo tres accionistas: Pablo y Martín Larios y los sucesores de Manuel Agustín Heredia. La historiografía habla de una sociedad familiar, ya que la controlaban dos familias (Larios y Heredia), y en la escritura se estipulaba que las acciones solo podían venderse entre los socios fundadores. De hecho, los hijos de Heredia decidieron vender sus acciones y no les quedó más remedio que hacerlo a los Larios, quedándose estos con el total del accionariado. Sus instalaciones constaban de un edificio de tres plantas destinado a la elaboración de algodón, otro de una sola planta para tejer el lino y un tercero para el blanqueo en común⁵⁹.

A la fábrica inicial se le unió el negocio de su sobrino, Carlos Larios, dueño de La Aurora, que copiaba la idea del control sobre todo el proceso productivo. Mientras la agricultura malagueña creció con la población, las algodoneras siguieron en ascenso. Cuando a partir de la década de 1870 la agricultura quedó dañada por la filoxera, al tiempo que la industria textil barcelonesa empezaba a imponerse en el mercado andaluz, el descenso se

⁵⁹LACOMBA, J.A.: “Málaga a mediados del XIX. Acta de nacimiento de una empresa: “Industria Malagueña””, *Gibralfaro*, Málaga, Instituto de estudios malagueños, nº25.

precipitó. En esta segunda causa influyó decisivamente el bajo coste del transporte ferroviario⁶⁰.

Si bien la liquidación de bienes de Manuel Agustín Heredia refleja el estado próspero de la industrialización en Málaga a mediados del XIX, la matrícula de contribución industrial nos acerca a la de comienzos de los setenta, cuando esta empieza a decaer.⁶¹ Del cuadro adjunto obtenemos un reflejo puntual estadístico para 1870:

CUADRO Nº 1 CONTRIBUCIÓN INDUSTRIAL EN MÁLAGA EN 1870.

Tipos	Número	Contribución (pts.)	%
Química	32	16.479	28,9
Textil	10	13.541	23,8
Alimentación	31	7.519	13,20
Metalurgia	8	5.868	10,30
TOTAL	157	56.875	100

Elaboración propia a partir de AHPMa, Hacienda, H-1152.

De lo que se deduce que el sector químico es el que más aporta a esa contribución provincial, esencialmente debido a la fabricación de jabón, en la que destacaban los herederos de Manuel Agustín Heredia y otros

⁶⁰PAREJO, A.: *Historia económica...*, pp. 90 y 91.

⁶¹“Las matrículas de contribución industrial eran listados anuales sobre los comerciantes, industriales y profesionales sujetos al pago de impuestos en cada ciudad. Ante la dificultad de conocer los resultados de sus negocios, Hacienda se contentaba con reflejar indicios externos como la entidad demográfica de la población, las máquinas o el alquiler del local.” GARCÍA MONTORO, C.: *El mundo de los negocios en Málaga*. Málaga, Universidad de Málaga, 2011, p. 61.

apellidos ilustres, Bolín y Gross, junto al mayor contribuyente del momento, Martín Heredia. La segunda industria en importancia contributiva es la textil, con las dos fábricas principales (Industria Malagueña y La Aurora) acaparando protagonismo, junto a ocho de menor entidad totalmente artesanales. Les sigue la industria alimentaria, con 14 establecimientos dedicados a elaborar los fideos para caldo, 2 de azúcar y 9 de harina. Por último queda el sector de la fundición, ya en retirada, con “Hijos de Manuel Agustín Heredia” manteniendo el patrimonio familiar. Prueba de la decadencia de la fundición malagueña es que Industria Malagueña era la única que pagaba más de 5.000 pesetas en cotización industria y, así, la fundición malagueña desaparecía de las primeras posiciones⁶². El conjunto de las sociedades de los Larios y Heredia pagaban el 43% de toda la contribución fabril en la capital⁶³, lo que nos habla de la permanencia de la oligarquía malagueña en el tiempo.

La evolución del sector textil en Málaga inicia un periodo de arranque entre 1860 y 1865, otro de expansión entre 1870 y 1880, para luego decaer de 1882 a 1884, etapa rematada en 1885 debido a la expansión de la filoxera. Para comprender la repercusión de esta plaga de la viña he de plantear la situación del campo malagueño y su peso en el proceso de capitalización provincial. La economía malagueña del siglo XIX se caracterizó por la poca amplitud de la burguesía y la carencia de ahorro; o dicho de otra forma, por el monopolio económico de unas cuantas familias

⁶²GARCÍA MONTORO, Cristóbal: *El mundo de los negocios en Málaga*. Málaga, Universidad de Málaga, 2011, pp. 69-71.

⁶³PAREJO, A.: *Historia económica...*, p. 87.

que constituyeron la oligarquía malagueña y la falta de una estructura industrial y de una mentalidad auténticamente capitalista⁶⁴. Estas deficiencias originaron la desindustrialización.

La metalúrgica tuvo su declive definitivo tras la Segunda guerra carlista, debido a causas tecnológicas más el factor geográfico que generaba un gran desfase de costes: el hierro vizcaíno y el menor costo del carbón vegetal del norte y de la hulla por la proximidad a Asturias. En 1867 la esperanza de Tomás Heredia se orientaba hacia el carbón de Córdoba, esperanza que al verse frustrada provocó que las fundiciones malagueñas entraran en decadencia. Sin embargo, la industria algodonera se mantuvo pujante desde 1862 hasta 1880.

La crisis agrícola originada por la filoxera fue el desencadenante de la crisis comercial y dio el finiquito a la industria malagueña. En 1878 la situación de la economía malagueña era de cierta prosperidad, fundamentalmente agrícola y específicamente vitivinícola. Parece que la plaga debió de entrar a causa del comercio, pues desde Francia saltó a Málaga. Concretamente a la finca de La Indiana de Moclinejo, donde se localizó la primera cepa contaminada. En 1884, el 75% de las vides se encontraban atacadas, lo que provocó la caída de la economía agraria y, en consecuencia, del resto de la economía malagueña⁶⁵.

⁶⁴LACOMBA, J.A.: “Málaga a mediados del XIX. Acta de nacimiento de una empresa: “Industria Malagueña””, *Gibralfaro*, Málaga, Instituto de estudios malagueños, nº25, pp.101 y 102.

⁶⁵LACOMBA, J. A.: “En Málaga a fines del siglo XIX: filoxera, desindustrialización y crisis general”, *Gibralfaro* nº 26, Málaga, 1974, pp. 94-129.

La crisis finisecular debió de ser más compleja. Los indicadores negativos de ese periodo de final de siglo fueron: las crisis demográficas y agrarias, la desindustrialización y los movimientos migratorios, además de otras causas económicas y sociales. Respecto a las causas, destaca el poco peso de la industria en el global provincial, siendo el sector agrario el que mayor valor añadido generaba. Para prosperar, el proceso industrializador requería de la renovación de las estructuras agrarias. Sin embargo, en Málaga permanecían con estructuras tradicionales. Por ejemplo, la propiedad de la tierra, ya que las tierras desamortizadas fueron adquiridas por los terratenientes⁶⁶. Lo que explica la repercusión de la filoxera en la economía malagueña, y que no pudiera salir airosa de la crisis como sí lo hizo la catalana. Lo que explica igualmente que el proceso industrializador no se consolidara en Málaga.

1.3. Vidas Paralelas

En este entorno económico vivió Jorge Loring, compartiendo con Antonio Cánovas del Castillo unas biografías paralelas. A lo largo del siglo muchas fueron las intersecciones de ambos malagueños en sus trayectorias políticas y empresariales. Loring era el mayor de los dos, por lo que a comienzos de los cincuenta, en Málaga, tenía una mayor ascendencia política. Pronto, desde Madrid, Cánovas subió en el escalafón administrativo

⁶⁶PAREJO, A.: *Historia económica...*, pp.75-77.

en la órbita de la Unión Liberal, siendo Loring su escudero en Málaga. Una presencia política que fue decisiva cuando Cánovas lideró a las fuerzas conservadores en el tránsito hacia la Restauración contando con el apoyo de los marqueses de Casa Loring. Jorge Loring había tenido en cuenta al político conservador ofreciéndole cargos, primero como abogado y después en los consejos de administración ferroviarios. Aunque Loring optó por su trayectoria empresarial y Cánovas lo hizo como político profesional, ambos se tuvieron presentes. De manera que en la década de 1890, siendo Cánovas presidente del Gobierno, propuso a Loring como senador vitalicio. Ese fue el premio a su apoyo de tantos años. El magnicidio de Cánovas casi coincidió con la decadencia física y económica del ferroviario, aunque la muerte de Loring se dilató hasta los albores del siglo XX. Vidas, pues, paralelas desde dos perspectivas vitales y profesionales diferentes, pero con dos referencias que permanecen a lo largo del tiempo: Málaga y Amalia Heredia.

Al contrario que Plutarco en sus *Vidas Paralelas*, no pretendo comparaciones de personalidades míticas, sino de seres de carne y hueso; ni hablar de potencias distantes y hegemónicas, sino de un modesto país en decadencia. Como dijo Plutarco, “de aquí arriba no hay más que sucesos prodigiosos y trágicos, materia propia de poetas y mitólogos”. No es mi caso, pues plagiando al imaginativo historiador griego “haré que, purificando en mi narración lo fabuloso, tome forma de historia”⁶⁷.

⁶⁷<http://www.alejandriadigital.com/2015/12/29/vidas-paralelas-de-plutarco-obra-completa-en-pdf-en-un-solo-volumen-7-tomos-2558-p.p.3,4>.

LORING

I.- Jorge Enrique Loring Oyarzábal nació en Málaga el 6 de agosto de 1822. Hijo de George Loring James y María del Rosario Oyarzábal Herrera⁶⁸. Su madre era malagueña, hija o sobrina (según las fuentes) de una criada, tal como refleja María Victoria Campos en su *Semblanza...* transcribiendo escritura notarial: “Es hallada en estado de pobreza, sin tener bien alguno más que la ropa de su uso”⁶⁹. Por ello, antes del matrimonio se firma una escritura por la que ella renuncia a los bienes gananciales después de la boda; si no hubiera hijos y muriese su marido, todos sus bienes irían a parar a la familia americana de Loring. De hecho, un testamento de 1816 confirma algunos datos biográficos:

natural de Boston [...] bautizado en la iglesia de la ciudad de Hingham en la provincia de Massachusetts [...] hijo *lexítimo* de Josef Loring y María James [...] se remitan cien botas de vino a mi hermano Elijah Loring con cuyo importe cumpla [...] pagando y liquidando todas mis *quentas* pendientes [...]. Nombro albacea testamentario a Juan Kreiler, don Thomas Stalguer y don Jorge Hill, y a don Antonio de Burgos [...] señalo por mi único y universal heredero en todos ellos al mencionado Elijah Loring, mi hermano mayor⁷⁰.

Así queda confirmado que el padre había llegado a Málaga a comienzos de siglo, procedente de Hingham, Boston (estado de Massachusetts). Sabemos que en 1816 aún no estaba casado, y al hablar

⁶⁸Caso de matrimonio por amor, excepcional como veremos entre las elites malagueñas, donde predominaba el matrimonio de conveniencia.

⁶⁹CAMPOS ROJAS, M.V: *Semblanza biográfica de Jorge Enrique Loring Oyarzábal*. Málaga, Aula de Dirección Estratégica (ADE), 2006, p.18.

⁷⁰AHPM, Fe pública Protocolos Notariales, testamentos y dotes, signatura 3189, folio 188 a 191 bis anv.), LORING JAMES, J.: *Testamento en notaría de D. Manuel del Pino*, Málaga, 1816.

de un anterior testamento de 1814, sitúa la llegada a Málaga del padre en año más temprano, “quien una vez afincado aquí, fundó junto a Juan Kreiler la sociedad mercantil Jorge Loring y Cía.”⁷¹. (Kreiler, el mismo al que nombra albacea testamentario).

Dos documentos fotográficos nos ilustran sobre el iniciador de la saga Loring en Málaga. El primero me ha sido facilitado por el matrimonio Jorge Benthem y Olga Mendoza. El segundo pertenece al Jardín Botánico de la Concepción y corresponde a una foto del Legado Silvela. Refleja el estado de la biblioteca de la finca de La Concepción antes de su venta. Presidiendo la estancia aparece el cuadro anteriormente referido, lo que confirma su autenticidad.

⁷¹MORALES, M.: “Loring Oyarzábal, Jorge Enrique”, en CARO CANCELA, D. (Dir.): *Diccionario biográfico de Parlamentarios de Andalucía 1810-1869*, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 2010, p.156.



Foto 1.- Retrato de George Loring James
Fuente: Archivo privado de Jorge Benthem.



Foto 2.- Biblioteca de la Concepción con retrato de George Loring James
Fuente: La Concepción. Colección Silvela,

Un certificado firmado por el secretario del Ayuntamiento de Málaga constata haber hecho Matrícula de Comercio con fecha 17 de enero de 1831 para Jorge Loring, “inscrito como comerciante al por mayor y menor y fabricante de toneles y otras vasijas [...] en compañía de D. Juan Kreiler”⁷². Este negocio de fabricación es complementario al de comercialización de productos malagueños, especialmente de vinos de Málaga en los Estados Unidos. Ya hemos visto que esto se reflejaba en su testamento, donde incluyó el pago de deudas pendientes mediante botas⁷³ de vino a su hermano Elijah de Boston. Se sabe que “estableció relaciones comerciales casi exclusivamente con Estados Unidos, especialmente con las ciudades de Boston y Baltimore, donde su hermano Elijah actuaba como su representante”⁷⁴. Hermano al que nombra heredero universal en el citado testamento. En el mismo legajo también nombra como beneficiario a Antonio Burgos, indicando que es responsable de cobros a deudores. Este es el inicio del negocio familiar de préstamos, estudiado en epígrafe posterior de esta tesis⁷⁵.

Cuando se formalizó esta sociedad familiar, lo hizo como colectiva-comanditaria, y se fueron incorporando los diversos miembros de la familia

⁷²ARCHIVO DÍAZ DE ESCOVAR (ADE), Caja171, Doc. (39.1), DEL CASTILLO FRAGUA, A.: *Certificado Matrícula de Comercio*, Málaga, 17-01-1831. Se acompaña el documento en el Anejo1 de esta tesis.

⁷³Me refiero a la cita anterior donde se ordena que...“se remitan cien botas de vino”. Expresión utilizada aún hoy en día en Andalucía para llamar a los toneles con los que se trasiega o se transporta el vino.

⁷⁴CAMPOS ROJAS, M.V: *Semblanza...*, p.17.

⁷⁵Los mismos exportadores de vino daban créditos a los agricultores vendimiadores durante el año, a cambio del producto a recolectar ese año, en condiciones muy ventajosas para los primeros.

conforme alcanzaban la mayoría de edad. Otros datos biográficos los encontramos de nuevo en el testamento definitivo de 1842. Sabemos por él que en Málaga contrajo matrimonio con doña María del Rosario Oyarzábal, con la que tuvo siete hijos: José Jorge, María del Rosario, Jorge Enrique, Elisa Carlina, Adelaida Matilde, Eduardo Ricardo y Georgina María. Que el mayor, José Jorge, llevaba el negocio familiar (Jorge Loring y Cía.) con su cuñado Juan Oyarzábal. Que este tenía 30.000 pesos fuertes invertidos en la sociedad, y que a su hijo José Jorge le entregó 20.000 para su aportación, que le serán deducidos de sus legítimas. Ambos son nombrados repartidores testamentarios junto a su mujer, pues el resto de sus hermanos no habían llegado a la mayoría de edad, que estaba establecida en los veinticinco años. Expresando que “tras mi fallecimiento deseo que continúe la misma comandita por el tiempo que a la sazón falte del contrato”⁷⁶.

El tercer hijo, objeto de esta tesis, fue Jorge Enrique Loring Oyarzábal. Sabemos poco de su minoría de edad. Como el resto de sus hermanos pasó su infancia en la casa familiar, en la Alameda nº 47. Después viajó a Estados Unidos para recibir una amplia formación cultural y empresarial, especializándose en estudios de Ingeniería de Caminos que concluye en la Universidad de Harvard⁷⁷. A su vuelta de América, en 1845,

⁷⁶AHPMa, Fe pública Protocolos Notariales, Testamentos y dotes, Signatura 4105, pp. 1206 vers. a 1214 anv. LORING JAMES, J.: *Testamento ante el notario D. Joaquín Ruiz Romero*, Málaga, 1844.

⁷⁷María Victoria Campos Rojas y Mercedes Fernández hablan de “formación técnico empresarial” y de estudios de ingeniería y mercantiles; el profesor Manuel Morales lo hace solo de estudios de ingeniería; en los archivos de las Cortes figura como Ingeniero de Caminos. Lo que queda claro es que su dedicación fue empresarial fundamentalmente, pues de su condición de ingeniero solo se tiene constancia de un pequeño plano dibujado por Jorge Enrique de la estructura del “puente carretero” para su finca de La Concepción.

fue eximido del servicio militar por estar inscrito en el consulado americano⁷⁸.

II.- Jorge Enrique se incorporó a la sociedad “Jorge Loring y Compañía” para “entrar a formar parte activa de los negocios a raíz de 1848, con la formación de la sociedad de comercio, donde se integra como socio gerente con un tercio de participación y 440.000 reales de capital aportado”⁷⁹. Tenía, recién cumplidos, los veinticinco años reglamentarios. De la ascensión empresarial y patrimonial tenemos constancia en 1860, pues esta sociedad de comercio se cerró y se hizo balance. Se constituyó otra nueva, “Loring Hermanos”, teniendo como socios minoritarios a su hermano Eduardo Ricardo, y a su madre. Quedaban apartados de la empresa su hermano mayor (José Jorge) y su tío, Juan Oyarzábal. El predominio de Jorge Enrique queda garantizado por disponer del 73,18% de las acciones, siendo su capital aportado de 3.179.494 reales procedente de su participación en la anterior sociedad. De la comparación con la escritura de la primera sociedad se deduce que el porcentaje de beneficios de aquella, entre 1848 y 1860, fue de un 1.465%, lo que refleja un excelente resultado económico.

Jorge Loring alteró el modelo comercial de su padre, vinculado exclusivamente a sus contactos comerciales familiares con su país natal,

⁷⁸ Esta anécdota es descrita por su tataranieta Pedro Loring en su artículo de *Péndulo*, de 2001; tendrá cierta transcendencia al salir a relucir en un debate en el Congreso, al que me referiré en el capítulo dedicado a su vida política.

⁷⁹ CAMPOS ROJAS, M.V: *Semblanza...*, p. 18.

actuando también en el entorno comercial provincial, diversificando su actividad, poniendo en práctica los modelos teóricos aprendidos en Harvard. El tradicional comercio marítimo con Estados Unidos lo completó con las Antillas y Filipinas, lo que supuso entrar en contacto con la trata de esclavos, como veremos más adelante. Concedió créditos hipotecarios a comerciantes, cosecheros y almacenistas locales. Estas eran unas prácticas muy frecuentes en las compañías comerciales malagueñas, pues era una sociedad en la que los hábitos bancarios aún no estaban muy extendidos entre la población. Su compañía también se dedicó a la compra de inmuebles, incidiendo en la urbanización decimonónica malagueña, tal como veremos en otro capítulo de esta tesis. Todo ello manteniendo el tradicional comercio familiar de la pasa con Estados Unidos.

En 1872 se refleja esta última actividad en una hoja volandera de los comerciantes malagueños dirigida a los cosecheros malagueños de pasa. La firma Loring Hermanos junto a muchas otras compañías de comercio malagueñas de apellidos extranjeros: Kreiler, Rein, Grund, Huelin, Delius, Crooke, Pries, Gross.... En ella se pedía que no engañaran con el peso de las cajas (25 libras), y que no incluyeran “agracejo ni escombro” en las mismas debido al descrédito que estaban sufriendo en los “Mercados Extranjeros” y la reducción a la mitad de los derechos con los EEUU⁸⁰.

⁸⁰ADE Comercio de Málaga, caja 138, doc. (1.24.2), LORING HERMANOS Y OTROS: *Carta de los cosecheros de pasas, dirigida a los cosecheros y tenedores, denunciando el abuso de peso de las cajas y la calidad del fruto*, Málaga, 1872.

III.- El 26 de mayo de 1850 se casó en la parroquia de San Juan con Amalia Heredia Livermore, hija del prohombre industrial Manuel Agustín Heredia⁸¹. “El viaje de novios por Francia, Italia, Suiza y Alemania se prolongó desde mayo hasta Navidad, y al parecer fue decisivo para que tanto Amalia como Jorge cultivasen todas las inquietudes culturales y artísticas”⁸² que posteriormente plasmarán en el jardín de la Concepción y en el Museo Loringiano. Este matrimonio constituyó una de tantas uniones de conveniencia, como era norma dentro de la alta burguesía, concebido como un negocio más. Amalia no fue educada en el extranjero en colegio de monjas como sus hermanas, sino que, según su sobrina María Pía, “tuvo aya en casa, y como la mimaba mucho, ella era aficionada a mandar, su aya le llamaba *Mademoiselle j’ordonne*”⁸³. Afición que parece continuó a lo largo de su vida y que se acrecentó a finales de siglo, cuando el carácter de Jorge se vio afectado por las desgracias familiares y, finalmente, por la apoplejía que a la larga lo llevó a la muerte. Todo ello queda reflejado en los dos testamentos de Amalia que se conservan, en las cartas enviadas a Cánovas al respecto del homicidio-duelo de su hijo Manuel y en las fotos y grabados que disponemos de ella.

Así, esta sociedad-matrimonio se constituyó como si fuera uno de los muchos contratos mercantiles que firmaron el triángulo de privilegiados malagueños Loring–Heredia–Larios. Amalia “aportó una dote de cuatro millones y medio de reales correspondientes, entre otros bienes, a siete

⁸¹Enlace muy común en la ciudad, debido a la endogamia de la oligarquía malagueña.

⁸²LORING MARTÍNEZ, P.: “Jorge Enrique Loring Oyarzábal”, *Péndulo*, XIII, 1-12- 2001.

⁸³Heredia y Grund, M. P.: *Memorias de una nieta de don Manuel Agustín Heredia*. Madrid, Rivadeneira, 1955, p. 21.

casas y una fábrica de jabones con sus almacenes”⁸⁴, mientras que Jorge Enrique lo hacía con el treinta por ciento de la sociedad familiar y sesenta mil reales en arras. “Los contrayentes expresaron el deseo de que se les dispensaran de las tres amonestaciones [...] pues Loring [...] tenía por esas fechas que emprender un viaje al extranjero para asuntos de comercio. Les fueron concedidas esas dispensas [...]. El viaje de luna de miel se entremezclaba con uno de negocios”⁸⁵. Los años siguientes son de ascensión profesional y social gracias a su buen matrimonio. Como veremos en el apartado dedicado a su capitalización, incrementa su capacidad financiera potencialmente y esto le da acceso a la vida social de la elite de la Alameda. Loring primero se convirtió en la cabeza del negocio familiar y, en poco tiempo, en aglutinador y gestor del triunvirato empresarial unido mediante sus negocios comunes.

Una vez consagrado el triunfo del alzamiento de la Vicalvarada⁸⁶ en Málaga, se iniciaron fechas de agitación tras la creación de la correspondiente Junta Provisional. Fueron destituidos los gobernadores anteriores y Serrano nombró gobernador civil a Enrique O’Donnell. Entre las normas restablecidas se incluyeron la Milicia Nacional y los consumos. Los meses finales del año 1854 debieron de ser convulsos para Loring y para Málaga. Díaz de Escovar indica como señas de identidad del alzamiento

⁸⁴MORALES, M.: “*Loring Oyarzábal...*”, p. 157.

⁸⁵CAMPOS ROJAS, M.V: *Semblanza...*, p. 32.

⁸⁶A final de junio de 1854 se produjo La Vicalvarada, fue un pronunciamiento militar encabezado por Leopoldo O’Donnell y Domingo Dulce, en contra del poder (comportamiento autoritario) de Narváez, sus aspiraciones fueron recogidas por Cánovas (Manifiesto de Manzanares). La explosión popular fue lo que facilitó la llegada del progresismo al poder tras un largo periodo de gobiernos moderados. Se inicia el Bienio Progresista, que supuso el poder del General Espartero en julio de 1854 y que se prolongó hasta el verano de 1856.

septembrino la lucha contra los consumos, pues consideraba que su desaparición abocaba a la ruina de los ayuntamientos. Por ello, en Málaga, las milicias rurales atacaron las casitas de consumos (fielatos), concretamente los de Capuchinos y el del Ventorrillo de Quintanas. El gobernador Enrique O'Donnell ordenó a la milicia de la capital que repeliera y protegiera a los fielatos y disolviera la milicia rural⁸⁷. El gobernador también disolvió el Ayuntamiento recién elegido, lo que levantó de nuevo las iras de parte de las milicias, ya alteradas, quienes atacaron el Palacio de la Aduana. El gobernador dimitió generándose un gran debate nacional sobre la milicia y los acontecimientos revolucionarios que podían desestabilizar al régimen. El Capitán General de Granada restableció el orden disolviendo a la milicia.

Los episodios de cólera morbo asiático que Málaga padeció en 1854 y 1855, y que se extendió por Andalucía, se vieron favorecidos por las tropas del general O'Donnell que se acuartelaban por aquellas fechas en la región. Hasta junio de 1855 la prensa no se hizo eco de la gravedad del cólera, pero a su vez trató de acusar de alarmistas al pueblo y a su incultura, sin embargo incluyó en sus páginas los triduos, misas y oraciones que las iglesias ofrecían para salvarnos de la enfermedad⁸⁸. “El matrimonio Loring se comprometió a costear los medicamentos, nieve y sanguijuelas que fueran necesarias para los enfermos de las familias pobres de la ciudad [...] lo que fue sobradamente premiado al serles concedido el título de

⁸⁷ADE Historia de Málaga, caja nº52, doc. (1.91), O'DONNELL E.: *Disolución del Batallón Rural*, Málaga, 1854.

⁸⁸*El Avisador malagueño*, 26-07-1855.

Marqueses de Casa Loring”⁸⁹... Un grupo de prohombres de Málaga propuso la colocación, en el salón de sesiones del Ayuntamiento, de una placa de mármol con el nombre de Loring grabado. Fueron impresas hojas volanderas colocadas en las esquinas de las calles⁹⁰. Lo que nos indica una campaña orquestada, con repetición de argumentos, incluso expresiones iguales que en la prensa. Con este título en la mano, en 1857 Jorge Loring inició su carrera política, siendo elegido diputado en Cortes en las filas del partido Moderado.

He de resaltar, como hitos de su ascensión social y mercantil, la fundación del periódico local *El Correo de Andalucía*⁹¹ (1851), la creación del Banco de Málaga junto a los inevitables Manuel Domingo Larios y Tomás Heredia (1856) y la compra de la finca de la Concepción (1857). En 1861 la empresa de la familia Loring se convirtió en una de las principales de la ciudad de Málaga, pagando 7.500 reales de subsidio de actividades mercantiles. En 1859 Loring logró la concesión del ferrocarril Málaga-Córdoba en pública subasta, subasta en la que pujó como único postor. Loring era la cabeza visible de la “Sociedad del ferrocarril de Córdoba a Málaga” que, posteriormente a la adjudicación, se constituyó. Estaba formada, principalmente, por los Larios, los Heredia, Loring y la sociedad francesa Vitali Picard y Cía., constructores de la obra civil e inversores en el proyecto. “Recibieron del Estado, en concepto de subvenciones, casi

⁸⁹*El Avisador Malagueño*, 18-09-1855.

⁹⁰ADE. Caja nº 296, doc. (16.8), ANÓNIMO: *Epidemia de Cólera. Homenaje a Jorge Loring*. Málaga, 02-08-1855.

⁹¹Pedro Loring escribe que lo empleó para publicitar la situación hospitalaria de Málaga, consiguiendo que el Estado concediera los terrenos para la construcción del hospital de Málaga. Lo que también se aprecia es la presencia constante de la elite malagueña en esta publicación expandiendo publicitariamente sus actos benéficos y sociales.

setenta y dos millones de reales, alrededor del treinta por ciento del presupuesto total”⁹². La concesión tenía una duración de noventa y nueve años.

IV.- En el año 63, de nuevo fue elegido diputado en Cortes, ya con la Unión Liberal. Con los mismos socios de siempre formó la sociedad “Fusión carbonífera y minera de Belmez y Espiel”, que compró los yacimientos carboníferos de esos municipios y, en 1869 y por veinte años, logró la concesión de las minas de Peñarroya a “Carbonera Española de Córdoba”. El objetivo de la sociedad era la búsqueda de energía, algo de gran transcendencia para la revitalización de la siderurgia que, a partir de 1860, había entrado en crisis al no poder competir con la del norte de España.

A Jorge Loring, en 1863, Juan Valera lo situaba a nivel local como patrono de Cánovas; por entonces, el escritor buscaba desesperadamente un escaño por esa provincia:

En su caso, la clave del escaño, había llegado a la conclusión, era Jorge Loring, todopoderoso señor de Málaga: tenía bajo control al marqués del Duero y a Cánovas. De ahí que sugiriera una aproximación a través de la “discreta Amalia”, la esposa de Loring, descubriendo el mismo procedimiento que para ganarse la confianza del rico propietario y financiero seguiría Cánovas, y tiempo después *otro político malagueño*, Francisco Silvela⁹³.

⁹²MORALES, M.: *Loring Oyarzábal...*, p.158.

⁹³PIQUERAS, J.A.: *Cánovas y la derecha española. Del magnicidio a los neocon*. Barcelona. Península, 2008, pp. 151 y 152. Existe un error en esta cita del profesor Piqueras, Silvela nació en Madrid, aunque tuvo mucha vinculación con Málaga.

Nos sirve esta cita para comprender la relación entre nuestros dos personajes; diez años después se invertirán los papeles.

En febrero de 1865 muere en Málaga María del Rosario Oyarzábal, madre de Jorge, entonces diputado. Mujer de origen modestísimo, fue acompañada en su funeral por gobernadores, obispo y políticos, así como “pobres aislados y niños de providencia”⁹⁴. Además, como se ha podido constatar, su hijo la había hecho socia de los negocios familiares.

En abril y mayo del año 1868, cuando comenzaban las tensiones y conspiraciones que desembocarían en “La Gloriosa”, se produjeron dos sucesos que le pudieron suponer la vida. El 1 de abril Jorge Loring se encontraba de visita en la mina Aliso de Belmez, de la que era accionista-propietario; junto a él estaban Tomás Heredia y varios ingenieros. Mientras unos 37 obreros que acababan de comer se adentraban en ella, los propietarios, junto a los técnicos, se demoraron poniéndose los medios de protección e iluminación. En ese momento una potentísima explosión se produjo en su interior. El periodista se esmeró en la descripción: “Vieron brotar por la bocamina una columna de fuego mezclada con los palpitantes miembros de los desventurados trabajadores”⁹⁵. El motivo de la deflagración se atribuyó al gas grisú.

El segundo incidente peligroso se ha detectado gracias a unas cartas que se cruzaron Jorge Loring y Francisco J. de Aguilar. Díaz de Escovar nos facilita nota biográfica del antequerano, indicando que intervino en la

⁹⁴*Correspondencia de España*, 28-02-1865.

⁹⁵*La Correspondencia Española*, 28-2-1865.

Revolución de 1868 y que fue diputado en Cortes. En mayo de 1868 dirigió una violenta carta al Sr. Loring. Comprendió su error y le envió una caballerosa carta⁹⁶. Se conservan en el ADE y nos dan noticia de unos incidentes relacionados con el entorno de Loring. En las misivas se habla de unos “lances”, aquellos asuntos de honor tan frecuentes dilucidados con las armas. La carta desencadenante conserva el pulso de lo inmediato, pues se aprecia el trazo nervioso y los múltiples tachones. Aguilar, que es el autor (Loring estaba incluido como destinatario), expone su indignación por haber sido acusado de “faltar a la ritualidad” en un duelo en que participaban dos amigos suyos. Objeta que uno de ellos es padre de familia numerosa, causa por la que Aguilar se había opuesto al evento, de suerte que “para llevarlo a cabo es preciso contar con quitarme a mí de en medio”.

De lo que se desprende que Aguilar había participado en los trámites previos al duelo de un amigo actuando como testigo; como este tenía familia numerosa se opuso al mismo, para lo que cometió alguna irregularidad en el procedimiento litúrgico. Debió de recibir una carta de Loring, que actuaría como testigo de la otra parte, interpretando Francisco de Aguilar que “como las afirmaciones de su carta son injuriosas a mi persona pido una reparación por las armas (a Vd. una explicación de ellas en su defecto)”. Por todo ello le retaba a duelo y, argumentando su enfermedad, pedía que se celebrase en su casa.

⁹⁶ADE Caja 171 Documento (39.5) - 1, DÍAZ DE ESCOVAR, N.: *Nota manuscrita biográfica sobre Francisco J. Aguilar*. Málaga, sin fecha. Continúo con esta cita en los párrafos siguientes.

Loring le debió de dar argumentos convincentes a través de su hermano, pues la segunda carta del antequerano al malagueño es todo un *mea culpa*, retractándose de lo dicho: “Por hacerse patente el sentimiento que me cabe al haberlo hecho blanco del rencor y la saña por hechos arbitrarios e incalificables, llevados a cabo por una autoridad despótica, que engendraron en mi alma”⁹⁷. Hasta aquí los hechos se habían circunscrito a la esfera privada, pero esa referencia a la “autoridad despótica”, como causa de la refriega, nos da a entender una presunta implicación política en plena tensión con los moderados, que al poco desencadenaría la Gloriosa. Ambos políticos tendrían posturas enfrentadas, Aguilar comprometido con los republicanos federalistas, y Loring junto a Cánovas con los unionistas que pronto serán alfonsinos. Por otro lado, Aguilar tuvo fama de pendenciero y amigo de las armas, como queda demostrado con su participación en otro duelo con Romero Robledo, pero este sí se llevó a cabo; tuvo como causa un manifiesto firmado por Romero (entre otros siete) que le ofendía gravemente.

Un ejemplo más del entorno violento que caracterizó el siglo XIX y del que Loring tuvo múltiples y nefandas experiencias⁹⁸. Otros autores han hecho referencia a “lances” similares y, concretamente, a uno en que intervino Romero Robledo; me refiero al profesor Moreno Luzón en su biografía de Romanones y su reyerta con Romero Robledo en las Cortes,

⁹⁷ Archivo Histórico Municipal de Antequera (AHMA_n), Caja nº 9, Doc. 33, Fondos Archivos Familiares, archivo Francisco Romero Robledo, *Manifiesto firmado por Francisco Romero Robledo y otros*, Antequera, sin fecha. Utilizo esta cita en todo el párrafo.

⁹⁸ ADE caja 171, doc. (39.5)- 2 a 5, AGUILAR, F.J.: *Cartas dirigidas a Jorge Loring, citándole a duelo y otras excusándose*, Antequera, varias fechas.

quien propuso un duelo que no llegó a celebrarse. Moreno Luzón hace la siguiente reflexión sobre los duelos tan frecuentes a final de siglo:

Como era tradicional entre nobles y militares, pero también habitual entre políticos, periodistas, escritores y abogados de su tiempo. Una sombra del pasado estamental que seguía presente en una sociedad estamental ambigua. Con elementos ligados al antiguo Régimen clavados en la mentalidad colectiva⁹⁹.

V.- Loring participó de manera entusiasta en los prolegómenos del proyecto restaurador de su “amigo político” Cánovas. En 1873, ya en Madrid, los marqueses de Casa Loring en su palacete de la calle Alcalá reunían a un abigarrado grupo de militares, políticos y aristócratas conspiradores contra la legalidad constitucional y en defensa de la Restauración borbónica. De manera que el traslado a Madrid de la familia Loring podría fundamentarse en dicha causa. Aunque dudo de que una decisión así se hubiera mantenido durante tantos años, si ese fuera el único motivo, y que mucho debieron influir los continuos viajes de Loring a Madrid por su necesidad empresarial de contacto con el Estado y el poder político.

Entre los años 1872 y 1877 Loring adquiere, junto a sus socios, “Carbonera Española”, pagando 1.700.000 reales: “Loring, Heredia y Larios se convertían en la mayor propietaria de la cuenca hullera con 101 minas de carbón en los términos de Belmez y Espinel”¹⁰⁰ junto a otras de plomo en la Sierra de Córdoba. El interés estratégico del carbón en un momento en que los ferrocarriles lo demandaban, justificaba que en la Sierra de Córdoba se

⁹⁹MORENO LUZÓN, J.: *Romanones. Caciquismo y política liberal*. Madrid, Alianza editorial, 1998, p. 51.

¹⁰⁰MORALES, M.: *Loring Oyarzábal...*, p. 157.

situara el segundo valle hullero del país al llegar el ferrocarril a esta, aunque dando un rodeo de 400 kilómetros. A la vez, los socios de Loring conseguían la concesión del ferrocarril Córdoba-Belmez, cuyo trazado convergía en dichas explotaciones de carbón y que reducía considerablemente el recorrido hasta Málaga. Las dificultades orográficas retrasaron su inauguración y llegaron a destiempo para cubrir la demanda de carbón de las siderurgias malagueñas, siendo su quiebra el origen de la decadencia económica de Loring.

Animado por los beneficios iniciales del ferrocarril Málaga-Córdoba, apostó por la aglutinación de la red de ferrocarriles de Andalucía con Joaquín de la Gándara. Para ello de nuevo contó con el apoyo de Tomás Heredia y Manuel Domingo Larios, creando en 1877 la “Sociedad Ferrocarriles Andaluces”, y uniéndose posteriormente al propietario francés de la línea Sevilla-Córdoba. Ese mismo año renovó como diputado, pero al año siguiente abandonó la política activa, para dedicarse al nuevo proyecto ferroviario.

CÁNOVAS

I.- Cánovas, sin embargo, no tuvo una juventud tan placentera como Loring. Era hijo de un maestro de Orihuela que llegó a Málaga a ejercer y de una malagueña “de familia bien”. Nacido seis años después de Loring,

estudió en el colegio que fundó su padre en la calle Salinas. Con solo quince años quedó huérfano de padre, pudiendo seguir gracias a ello cursos de filosofía, pues aquel era contrario a que los estudiase. Llega a Madrid en 1845, con diecisiete años de edad, y gracias a la protección de un tío lejano, Serafín Estébanez Calderón, “tío Serafín se llevó al mayor de los hijos, que era don Antonio, para que estudiase en Madrid, y él, don Serafín, le pagaba la pensión”¹⁰¹. Pudo trabajar y estudiar Derecho en Madrid, casi duplicó los años habituales para completar la carrera de Judicatura. Esta larga permanencia en las aulas le permitió la amistad de futuros compañeros de la política: Castelar, Martos y Gasset entre los progresistas, López de Ayala y Fabié por los moderados. Al terminar Derecho en 1853, he encontrado una referencia a su relación con Loring, “en esta época defiende los dos únicos casos [...] de su carrera profesional, en uno de ellos tendrá como cliente al marqués de Casa Loring [...] y se convertirá en su abogado habitual, fraguando una estrecha relación de índole política y hasta económica”¹⁰².

II.- Cánovas ya se había acercado a la política a través del periódico moderado *La patria*, de Joaquín Francisco Pacheco, líder de la “corriente puritana” del Partido Moderado. Esta tendencia política influyó mucho en Cánovas, pues pretendían un “partido conservador de la oposición”, defensor de la alternancia y de la legalidad de la Constitución de 1837.

¹⁰¹Heredia y Grund, M. P.: *Memorias...*, p. 17. A este personaje local nos hemos referido anteriormente como al creador del término de “Oligarquía de la Alameda”. También por su relación con la familia Livermore y por lo tanto con los hermanos Heredia.

¹⁰²PIQUERAS, J.A.: *Cánovas...*, p.163.

Enfrente se encontraban los seguidores de Narváez, que impusieron la Constitución de 1845. La necesidad de O'Donnell de ordenar su biblioteca posibilitó su cargo como secretario del general. Cargo que le llevó a la participación en la Vicalvarada y a la redacción del “Manifiesto de Manzanares”, una experiencia que le marcó profundamente. Mientras Melchor Fernández Almagro y los biógrafos hagiográficos le dan ya un papel político destacado, José Antonio Piqueras nos lo presenta como un aspirante que no logra descollar.

Los dos personajes malagueños coinciden en Madrid, pero Loring mantiene su residencia en Málaga, mientras que Cánovas solo tiene la de Madrid. Entre sus amigos comunes, dos fuertes personalidades: Amalia Heredia y Manuel Rodríguez de Berlanga. Este mismo año de 1854, Cánovas se presenta por primera vez a las elecciones al Congreso de Diputados por Málaga. Varias hojas volanderas nos hablan de la noticia, una de ellas constituye un claro ejemplo de propaganda electoral. Contribuye a ofrecer una imagen derrotista de la situación política describiendo un panorama de corrupción y especulación basado en la falta de libertad tanto en la prensa como en el Congreso. Todo con el objetivo de justificar la regeneración que suponía el alzamiento de Vicálvaro, los acontecimientos de Manzanares y la revolución que se producía en torno a O'Donnell y Espartero. Finalmente llega al objeto del escrito, pedir el voto por Cánovas, de quien augura que “llegará el día en que Málaga se enorgullezca de haberlo contado en el número de sus hijos”. Ensalza las cualidades del

joven candidato: “Es legista, historiador, orador y poeta [...] su pluma ha sido un ariete [...] combatiendo la bastarda dominación polaca”¹⁰³.

III.- En 1860, “meses después de su ingreso en la Academia de la Historia [...] Cánovas y Conchita Solar de Espinosa contrajeron matrimonio”¹⁰⁴. Matrimonio desgraciado por la muerte de su hija y, al poco, de la propia madre. En los sesenta, Cánovas alcanza sus aspiraciones ministeriales en los diferentes gobiernos conservadores. En 1864, junto al moderado Mon, por fin encuentra cierta ascendencia a través de su postura disidente con el unionismo. En todo caso, siempre se mantuvo distante de Narváez, ganándose un breve destierro por su protesta por el cierre del Parlamento ordenado por el “Espadón de Loja” en 1866. Ese mismo año, entra en la Academia de la Lengua a pesar de su enemigo político, Juan Valera, quien le preparó un discurso de bienvenida ciertamente impertinente.

Durante los años iniciales de la Gloriosa se mantiene distante de los acontecimientos históricos y revolucionarios, aislándose en el estudio y la investigación en archivos. Durante la Monarquía del único rey electo, Amadeo I, Cánovas constituyó un modesto grupo parlamentario conservador ajeno al Partido Moderado, logrando (ahora sí) prestigio parlamentario y como líder político. Tras la abdicación de Isabel II, logró ser reconocido como jefe de filas del alfonsismo en 1873 y se lanzó a una frenética

¹⁰³ADE Caja nº 52, doc. (1.75), ANÓNIMO: *Hoja de propaganda electoral, petición de voto para Cánovas del Castillo*. Málaga, 1854. Otras referencias a esas elecciones en la misma caja doc. (1.79), (1.81) y (1.90).

¹⁰⁴FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Cánovas. Su vida y su política*. Madrid. Tebas, 1972, p.134.

campaña de propaganda: “Hace falta solo opinión, mucha opinión”. Repetía Cánovas en reuniones con políticos y militares, comprando a la prensa y creando círculos alfonsinos provinciales y locales.

IV.- El padre de la Restauración, en 1872 cuando la preparaba, formó parte de los consejos de administración de varias compañías ferroviarias: “La temprana dedicación de Cánovas a los ferrocarriles se convirtió con el tiempo en una lucrativa afición. Al fundarse en 1877 los Ferrocarriles Andaluces fue incluido en su consejo de administración y se convirtió en el asesor jurídico de la empresa”¹⁰⁵. En 1879, en el comienzo restaurador, mientras dejaba a Martínez Campos gobernar, presidió unos meses la compañía andaluza. Concluye el profesor Piqueras al hablar de esta relación de Cánovas con los ferrocarriles, ejemplo de vinculación de poder económico y político: “Tratándose de sectores sujetos a concesiones oficiales para su construcción y explotación, de privilegios y de auxilios directos, no cabe pensar que su implicación fuera meramente honorífica”¹⁰⁶.

V.- Cánovas, en esos años iniciales de la Restauración, dotado de un poder que algunos consideraron dictatorial, logró imponer “su Constitución”. Posteriormente fundó un régimen compartido con Sagasta, que encontró en la “alternancia” su justificación frente al golpismo. Sus partidarios le llamaron

¹⁰⁵PIQUERAS, J.A.: *Cánovas...*, pp. 178 y179.

¹⁰⁶PIQUERAS, J.A.: *Cánovas...*, pp. 178 y179. Referencia que utilizo en el párrafo siguiente.

“El Monstruo”, como prueba de su admiración a sus cualidades, y sus detractores ironizaban utilizándolo en su acepción de “monstruoso”. Analizando la entidad del personaje, Piqueras llega a la siguiente conclusión: “Sin la Restauración [...] Cánovas habría quedado como un político conservador más [...] eclipsado por Donoso Cortés, Balmes, Pacheco [...] y un sinfín de pensadores. Sin duda, la Restauración cambió su lugar en la Historia”.

COMPARACIÓN DE LORING Y CÁNOVAS

I.- Si hay un elemento en común en la vida de estos dos biografiados es la personalidad de Amalia Heredia, que se configura como fundamental para comprender la relación entre los dos próceres malagueños. En *De la revolución a la restauración*, del marqués de Lema, se insinúa una relación afectiva entre Cánovas y Amalia Heredia. El profesor Piqueras consolida los aspectos demostrables de las afinidades entre ambos, siguiendo a su otro biógrafo, Fabié: “Desde la Restauración y hasta que contrajo matrimonio, Cánovas frecuentó con asiduidad el trato con doña Amalia Heredia, marquesa de Casa Loring, en cuya residencia se reunía una distinguida tertulia a la que concurrían nobles, políticos y escritores. Esta ilustre malagueña influyó notablemente en su espíritu, a decir de los amigos”¹⁰⁷. Recuerda este historiador que hasta Galdós los hace coincidir en un palco

¹⁰⁷PIQUERAS, J.A.: *Cánovas...*, p.166.

en la ópera en 1878, en su novela “Miau”, cuando las “Miaus” cotillean sobre los asistentes: “Mira, mira, ahora viene María Heredia [...]. ¡Pero qué pálida está Mercedes; pero qué pálida! [...] Ahí tienes a D. Antonio en el palco de los Ministros, y a ese Cos-Gayón [...] así le fusilaran”¹⁰⁸. En la revista malagueña *Gibraltar* también se recoge esa amistad remontándola a su juventud, pues compartían vecindad y afición a las fiestas del Liceo con su futuro marido Jorge Loring¹⁰⁹. La biógrafa de Amalia Heredia, Eva María Ramos Frendo, destaca su pasión por la política y su afinidad ideológica y “de espíritu” con Antonio Cánovas, su amigo desde Málaga, sin atreverse a mayores.

De todo lo referido, concluimos que existió una gran afinidad de gustos, aficiones y pasión por la política entre la mujer de Jorge Loring y Cánovas. Rasgo que une en mayor lazo estas “vidas paralelas” del empresario ferroviario y el político restaurador. No nos ha de escandalizar esa insinuación amorosa, pues coincide con una de las contradicciones de la alta sociedad burguesa del XIX: frente al discurso público mojigato femenino, una aceptación relajada de las costumbres al uso¹¹⁰.

II.- Ambos fueron políticos, pero aunque el peso de la política se imponía claramente en el caso de Cánovas, Loring fue ante todo un gestor y un empresario. Quedó su aspecto político a un nivel secundario, como un “diputado medio” en Madrid. Mientras que Cánovas tuvo proyección en la

¹⁰⁸PÉREZ GALDÓS, B.: *Miau*, Madrid, Biblioteca Virtual Universal, 1888, p.104.

¹⁰⁹PEÑA HINOJOSA, B.: “El Liceo: medio siglo de vida cultural malagueña”, *Gibraltar*, nº 24, Málaga, 1972, p.169.

¹¹⁰CATENA LÓPEZ, E.: “La intrahistoria”, en MENENDEZ PIDAL, R., *Historia de España*, Madrid, Espasa Calpe, 1997.

esfera nacional, ya desde su temprana marcha hacia la capital, Loring nunca dejó su vinculación con Málaga. Las relaciones políticas iniciales de patronazgo de Loring con Cánovas, como cacique local, se invirtieron cuando Cánovas ejerció el liderazgo conservador y Loring quedó como cliente político. En todo caso, como “amigos políticos” y económicos vinculados a los ferrocarriles, aspecto en el que Loring ejercería su primacía técnico-económica.

III.- Ambos aspiraron a títulos de nobleza y no escatimaron esfuerzos para ello. Mientras Loring extremó su actividad caritativa en el periodo de cólera que asoló Málaga, Cánovas buscó sus títulos en los dos matrimonios que contrajo, sin despreciar su mejora económica.

IV.- Los ferrocarriles constituyen, como hemos visto, un nexo fundamental. En Loring es su negocio principal y utiliza la política para facilitar sus objetivos. Loring, tras su fracaso en la sociedad del Córdoba-Málaga, deja la actividad política para gestionar las ventas a Andaluces de sus líneas previamente adquiridas. En Cánovas, la política ejemplifica su ambición de poder y los ferrocarriles son la herramienta necesaria para adquirir dividendos personales e influencia en el ámbito empresarial. La relación estrecha con los negocios y los círculos económicos privilegiados es la que le lleva a la protección de la propiedad como centro de su ideología¹¹¹. La propiedad y su salvaguardia forman parte de los principios originarios del pensamiento liberal. Cabe perfectamente ampliar esas

¹¹¹PIQUERAS, J.A.: *Cánovas*..., p.181.

afirmaciones a Jorge Loring, aunque en su caso forman parte consustancial de su condición de empresario.

Existe aún una última y definitiva coincidencia en sus decadencias respectivas, pero dejo para el capítulo final dicho apartado. Si Cánovas fue para Loring su patrón político, el Triángulo Financiero o de Poder Malagueño configuró su futuro empresarial, oligárquico y caciquil en la Málaga de la segunda mitad del siglo.

1.4 Triángulo financiero o de poder

Para comprender la figura de Loring no queda otro remedio que hacer una breve semblanza de las dos sagas familiares, junto a los Loring, que cierran el llamado “triángulo financiero” o de “poder”: las familias Heredia y Larios. El primer calificativo lo empleó Ordóñez Vergara y le siguió Jiménez Quintero. Ambos cuestionaron su empleo, pero lo usaron, todo ello en el contexto historiográfico de los años setenta del siglo pasado. La actuación conjunta de los Heredia-Larios-Loring es lo que les hace hablar “del triángulo financiero o de poder” malagueño. Los Heredia como fundidores, los Larios como textiles y azucareros y los Loring dedicados fundamentalmente al comercio al por mayor, cierran los vértices de ese

triángulo que algunos calificaron como la “Oligarquía de la Alameda”¹¹². Jiménez Quintero recoge la expresión triangular y la sitúa en la década de 1850, pero resaltando el papel de Martín Larios y de Jorge Enrique Loring, y disminuyendo el de los hijos de Manuel Agustín Heredia, concretamente el papel de Tomás¹¹³.

Defiendo el uso de la expresión “triángulo de poder”, abarcando también los linajes de los fundadores. Es un término que representa a una red de relaciones que se estableció mediante alianzas económicas y familiares. A esos linajes los llama la profesora Zozaya, con razón, “hijos de la endogamia”. Prosperaron mediante relaciones de parentesco entre ellos y bajo el criterio del padre fundador (Manuel Agustín Heredia) de unión de la familia con el negocio. Se forjó a base de matrimonios entre familiares, prolongándose en el tiempo gracias a su capacidad de regeneración¹¹⁴. La profesora se refiere, fundamentalmente, a los pactos con los Loring y los Larios que llevaron a la intervención conjunta del Triángulo en los principales proyectos empresariales malagueños: Banco de Málaga, Carbón de Belmez y el ferrocarril (FCM y ANDALUCES)¹¹⁵.

De esa relación entre familias de la Alameda se habla en las *Memorias de una nieta de don Manuel Agustín Heredia*, donde se

¹¹²Ya hemos explicado el origen de la expresión, y su significado se comprende solo como expresión despectiva de un artista-filólogo-político, Serafín Estébanez Calderón, respecto al interés comercial y financiero de su familia y entorno.

¹¹³JIMENEZ QUINTERO, J.A.: “El triángulo financiero. Heredia-Larios-Loring.”, *Jábega* 19, Málaga, Diputación Provincial de Málaga, 1977, pp. 42-45.

¹¹⁴La profesora Zozaya, establece esa endogamia de linajes dentro del contexto del Casino de Madrid, donde centra su investigación como centro de sociabilidad y relaciones económicas y políticas.

¹¹⁵ZOZAYA MONTES, M.: *El casino de Madrid: ocio, sociabilidad, identidad y representación social*, (Tesis doctoral s.p.), UAM, Madrid, 2008, p. 471.

mencionan los siguientes matrimonios endogámicos: “Tola (Petronila) Estébanez Livermore se casó con su tío Perico Orueta Aguirre; María Zaldívar con su tío Fernando Salamanca; Manolo (Loring Heredia) con su prima Ana Martínez Loring; Isabel (Loring Heredia) con su tío Ricardo Heredia”¹¹⁶. A estas familias les unían la religión, la política y los negocios, especialmente estos últimos, pues como veremos más adelante, en los otros tuvieron divergencias. También hubo algún “verso suelto” como Serafín Estébanez Calderón, del ya hablé en otras páginas de esta tesis, y al que la familia se opuso a su boda, durante mucho tiempo, por considerarlo ajeno a la “Oligarquía de la Alameda”.

Pero este triángulo se amplió al entramado familiar generado por esos matrimonios entre familias comerciales, y les unía el reforzar los lazos e intereses de grupo: Heredia-Livermore, Heredia-Grund, Loring-Heredia, Delius-Rein, Rein-Manescau... Esa red sirvió para unirse y afianzarse como grupo social. Cabe decir que en ese intento colaboraron tanto las asociaciones de comerciantes como el Círculo Mercantil¹¹⁷.

Los orígenes de los Heredia y de la industrialización malagueña hay que buscarlos en Manuel Agustín Heredia¹¹⁸. Ejemplo de emigración norte-

¹¹⁶QUILES FAZ, A.: “Estudio Introductorio” en, HEREDIA Y GRUND, *Memorias de una nieta de Manuel Agustín Heredia*, Ayuntamiento de Málaga, Málaga, 2011, p. XXIV.

¹¹⁷GARCÍA MONTORO, Cristóbal: *El mundo de los negocios en Málaga*. Málaga, Universidad de Málaga, 2011, pp. 96.

¹¹⁸**Manuel Agustín Heredia**: Emigró de Rabanera de Cameros” (Logroño) a los quince años, actuando como dependiente en Vélez Málaga. Pronto formó compañías de comercio, pero su capitalización definitiva fue gracias a los permisos de exportación de grafito, que consiguió de las autoridades españolas, en plena Guerra de la Independencia. Entre las décadas diez y veinte se convierte en el principal comerciante de Málaga, abarcando sus negocios desde la exportación e importación de productos con Ultramar, el abastecimiento de los presidios norteafricanos, y otras contratas del Estado como el dragado del puerto de Málaga y el arreglo del camino de Antequera. Gracias a esa preeminencia empresarial consiguió ser nombrado Prior del Consulado en 1924. Fueron

sur (así llamada por la citada historiografía) producida al comienzo de siglo XIX hacia la ciudad de Málaga, llegó a ser uno de los industriales españoles más influyentes. Sus mayores esfuerzos se dedicaron a reducir los aranceles de importación del carbón mineral, pues lo importaba de Inglaterra para alimentar sus industrias siderúrgicas, en contra de los intereses asturianos. Muerto en 1846, sus hijos y su mujer parece que no estuvieron a la altura del prócer industrial malagueño. De hecho, sus herederos vendieron sus acciones de Industria Malagueña, lo que inició el declive de los Heredia y la ascensión de los Larios¹¹⁹.

Como he dicho, Heredia mantuvo un concepto familiar de los negocios, poniendo al frente de cada uno a un hijo, y fomentó el matrimonio entre parientes, así como con los otros vértices del Triángulo: los Larios y los Loring. No se conocen acciones reivindicativas entre sus trabajadores; García Montoro lo atribuye a la nula cohesión del movimiento obrero hasta la mitad de siglo y al paternalismo que caracterizó su actuación empresarial. Fueron conocidas sus actuaciones benefactoras en Málaga, a imagen de la aristocracia, algo propio del Antiguo Régimen al que pretendió emular¹²⁰. Casado con Isabel María Livermore Salas a la que conoció en las tertulias en casa de sus padres (Tomás Livermore y Petronila Salas). Una hermana

sus labores como industrial, y concretamente con las ferrerías de “La Concepción” en Marbella primero, y “La Constancia” junto a las playas de San Andrés en Málaga después, como logró ser el primer industrial siderúrgico español y uno de sus más importantes empresarios. Sus industrias se completaban con las de producción de plomo (San Andrés en Adra) y las de jabón en Málaga. Entre sus últimas empresas se contabilizaron: la creación de dos aseguradoras, una compañía de vapores de línea con Marsella, una industria de tejidos con los Larios (Industria Malagueña) y el intento de formalizar un banco malagueño.

¹¹⁹GARCÍA MONTORO, C: *Málaga en los comienzos de la industrialización: Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 1978. De este texto extraigo la información troncal sobre este personaje.

¹²⁰Su biógrafo (García Montoro) consigna que en 1814, pretendió demostrar su origen noble consiguiendo comprar un título de hidalguía.

de Isabel María, Petronila, se casó con el marqués de Salamanca, y otra, Matilde Livermore, con Serafín Estébanez Calderón, todos ellos futuros socios del Casino de Madrid¹²¹. Un ejemplo más de la importancia de tertulias, bailes y reuniones de todo tipo en las casas de las familias pudientes, como espacios de sociabilidad de la nueva burguesía y como medio de establecer los matrimonios convenientes entre sus vástagos. En última instancia, completaban sus amistades con las elites centrales en el Casino de Madrid, su ámbito de relación e influencia.

Entre los hijos de Manuel Agustín se encuentran Juan, Martín y José, de los que se conoce poco; hablaremos de Tomás, Manuel, Enrique, Fernando, José Ricardo y Amalia. Tomás y Manuel eran los mayores y ayudaron al negocio familiar, especialmente en Industria Malagueña junto a su tío Martín. Entraron como socios en la sociedad constituida, junto a la viuda, tras la muerte de Manuel Agustín. A la muerte de la madre pasaron a ser los tutores del resto de hermanos. Tomás, que fue senador, casó con Julia Grund, que le dio tres vástagos: María Pía Heredia Grund (autora de una memoria familiar), Agustín, que se dedicó a los negocios familiares, y Julia, que casó con Jorge Loring Heredia (hijo de Jorge Enrique Loring). Enrique Heredia Livermore también fue socio del Casino de Madrid, senador y, en 1872, fue el mayor contribuyente junto a Tomás; casó con Josefa

¹²¹Serafín Estébanez Calderón tuvo una esencial importancia en los orígenes madrileños de Antonio Cánovas del Castillo.

Cámara (Cámara fue uno de los testaferros que nombró Manuel Agustín Heredia)¹²².

De Amalia ya hemos hablado como mujer de Jorge Loring y sus hijos formaron parte de la endogamia del triángulo. Tuvieron nueve hijos: Jorge, Amalia, Manuel, Isabel, Tomás, María, Eduardo, Concepción y Dolores, de los que perdieron cinco, María Dolores, Tomás, Eduardo, María y Manuel. Amalia Loring Heredia, hija primogénita del matrimonio, casó con Francisco Silvela, futuro Presidente del Gobierno y preferido de Amalia. El matrimonio vivió junto a Jorge Loring en su casa de la calle Alcalá. Un hijo suyo, Jorge Silvela Loring, fue diputado y ministro. María del Rosario Loring Heredia casó con José Figueroa Torres, que era hermano del Conde de Romanones. Isabel casó con un tío suyo, Ricardo Heredia; lo hizo por presión de su madre a los 19 años de edad. Constituyó lo que se llama “toda una boda institucional endogámica con asistentes como Cánovas, Manuel Larios, Salamanca y Romero Robledo. Tuvieron dos hijos, Isabel que casó con el Conde de Guadalhorce (Carlos Larios) y Ricardo, que sucedió a su padre en el título de Conde de Benahavís y fue socio del Casino de Madrid.”¹²³.

Otra saga familiar la inició Pablo Larios, quien también nació en Cameros emigrando a Málaga a primeros del siglo XIX; sus hijos nacieron de sus dos matrimonios con Ana Llera y Gregoria Herreros. Tras su muerte, sus descendientes bifurcaron los negocios familiares entre Cádiz-Gibraltar

¹²²ZOZAYA MONTES, M.: *El casino de Madrid...*, pp. 472-493. (En lo referente a la familia Heredia).

¹²³ZOZAYA MONTES, M.: *El casino de Madrid...*, pp. 494-503 (En lo referente a los Loring)

(Pablo y Martín) y Málaga (Manuel Domingo y Juan). En esa primera etapa que finaliza en el año 1820 con la muerte de su segunda mujer, Pablo se dedicó fundamentalmente a la inversión en fincas rústicas y urbanas. La segunda etapa, hasta la muerte de Manuel Domingo Larios (1830), se concentró en préstamos hipotecarios a los agricultores.

Martín Larios (primer Marqués de Larios, 1798-1873) consigue el liderazgo familiar a partir de la muerte de su hermano Manuel Domingo en 1831, y mediante la boda con su sobrina Margarita (1845). Otra boda endogámica con el objeto de conservar el patrimonio familiar. Al trasladarse de Cádiz a Málaga, diversificó sus actividades y se asoció con su hermano Juan, mientras que Carlos Larios dedicó sus esfuerzos a la fábrica textil “La Aurora”, creada en 1858. Fundó, tras la muerte de su hermano Juan, la sociedad “Martín Larios e hijos”, con sus hijos Martín y Manuel. Martín Larios proyectó “Industria Malagueña” asociándose con Manuel Agustín Heredia. Después de la muerte del padre de los Heredia, la empresa textil fue constituida en 1846, participando las dos ramas de los Larios junto a los herederos de Manuel Agustín Heredia. Fue pionera en las técnicas de telares equiparándose con las más avanzadas empresas catalanas. En 1864, Martín Larios compró las acciones de los siderúrgicos aprovechándose del comportamiento de los Heredia tras la muerte de su padre. El imperio Larios se asentó en otro pilar, las azucareras y el cultivo de la caña de azúcar, comprando en los años cincuenta los trapiches¹²⁴ existentes en Málaga y modernizándolos al incorporarles la máquina de

¹²⁴Trapiche.- Antiguo molino de caña de azúcar que producía azúcar de forma semi-artesanal.

vapor. También adquirió la fábrica en Torre del Mar de Ramón de la Sagra, que fue pionera en la provincia. El proceso de concentración de tierras de colonos e ingenios proseguirá durante los años sesenta y setenta¹²⁵. Fue diputado por Torrox, iniciando allí su feudo político o cacicato, que le llevó al Senado. A pesar de su carácter abrupto y prepotente que le granjeó enemistades, mejoró su imagen con obras de caridad y patronazgo como el Asilo de San José de la Hermanitas de los Pobres en Málaga. En 1870, tras el asalto de los huelguistas a la casa familiar de La Alameda, se marchó a París, donde murió. La vuelta a Málaga de sus restos, durante la Restauración, constituyó un acontecimiento político.

A su muerte, su viuda e hijos constituyeron la sociedad “Hijos de Martín Larios”, a la que años después se incorporó su nieto Enrique Crooke Larios. Otro hijo de la endogamia fue su sobrino Carlos Larios Martínez de Tejada, hijo de Manuel Domingo Larios Llera (su tío) y Ana María Martínez de Tejada, que fue el primero de la saga familiar que se inscribió en el Casino de Madrid. Se dedicó a negocios no familiares, fue senador y murió en 1894. Manuel Larios Larios fue el II Marqués de Larios, nacido en 1836 de Martín y Margarita Larios, estudió ingeniería en París. Fue diputado por el distrito de Torrox. Hoy su estatua preside el inicio de la calle que lleva su apellido, e inicialmente estaba ubicada a pocos metros, frente a la casa solariega de los Larios. Murió en 1895 en París. Las obras de la referida

¹²⁵PAREJO, A: *Málaga y los Larios. Capitalismo industrial y atraso económico (1875-1914)*. Málaga, Arguval, 1990.

calle las concluyó su sobrino José Aurelio Larios Larios, III Marqués de Larios, nacido en 1869, también diputado a Cortes por Torrox¹²⁶.

Aunque no se incluyen en el Triángulo de Poder, los Crooke entran por derecho en el entorno de endogamia que nos interesa. Procedentes del condado de York, se entrecruzan con los Loring, Larios y Heredia gracias al matrimonio de Francisco Crooke y Manescau (n.1826), que casó con Jorgina Loring Oyarzábal (hermana de Jorge). Un hijo suyo, Francisco Crooke Loring, también fue ingeniero y socio del Casino de Madrid. Un hermano, Enrique Crooke y Manescau, casó con Emilia Larios Larios (hija del I Marqués de Larios). Su hijo Enrique Crooke y Larios estudió ingeniería junto a su primo y fue director de las fábricas de azúcar y textiles de la familia. Para completar la unión de los Crooke con el Triángulo, a comienzos del XIX otra hermana de los anteriores, Rafaela Crooke y Manescau, casó con Eduardo Ricardo Loring. Para completar el vértice, otra rama de los Crooke, Adolfo Crooke y Navarrot casó con Julia Heredia y Livermore (hija de Martín Heredia Escovar y Josefa Livermore Salas). Esta última era la hermana de aquellas que se casaron con Serafín Estébanez Calderón y Manuel Agustín Heredia.

Este Triángulo de Poder solo se puede comprender gracias a “un sistema de cerradas conexiones por las cuales lograron perpetuar su linaje con un alto grado de endogamia [...] si se habla de uno solo de los personajes obviando al resto, se pierde parte de su propia realidad”¹²⁷. Así

¹²⁶ZOZAYA MONTES, M.: *El casino de Madrid...*, pp. 504-512. (En lo referente a los Larios)

¹²⁷ZOZAYA MONTES, M.: *El casino de Madrid...* p. 517.

que cuatro ramas familiares y dos generaciones conforman un bloque económico-familiar que actuó en Málaga, pero que tuvo repercusiones nacionales, especialmente en la siderurgia, el textil y el ferrocarril.

1.5 El origen de la capitalización o el juego de las herencias

De las cuatro familias recién referidas, dos confluyen en nuestro personaje: los Loring y los Heredia. He investigado los orígenes económicos de Loring a través de los documentos notariales, fundamentalmente las liquidaciones testamentarias. A través de ellas obtengo una aproximación al origen de su capitalización, y también conozco las prácticas de las empresas familiares de aquellos que dirigirán social, económica y políticamente la Málaga de la segunda mitad del siglo XIX.

La herencia paterna

El origen de la capitalización de Jorge Loring Oyarzábal hay que buscarlo en la herencia familiar. Al año siguiente de la muerte de su padre, George Loring James, se produjo el reparto testamentario el 6 de julio de 1844. Antes se habían elaborado el inventario *post mortem* y la contabilidad de la casa de comercio “Jorge Loring y Cía.” El concepto de sociedad

familiar o casa de comercio familiar es un término muy empleado en Málaga, amparado en una idea patriarcal de que los hijos eran la segunda existencia del padre.

Hemos estudiado, comparándolo con Málaga, los modos societarios habituales de Cataluña y Valencia. En Cataluña la relación familia-fábrica se establecía en la denominada “casa industrial”, donde se incorporaban los hijos conforme adquirían la mayoría de edad. La firma individual familiar fue un trampolín desde el que las elites catalanas diversificaban sus posesiones y establecía asociaciones con otras familias¹²⁸. Casa de comercio o industrial, no difieren gran cosa en sus objetivos.

El Código de comercio de 1829 establecía tres modalidades de sociedades: Regular colectiva, en comandita y la sociedad anónima. En la regular colectiva, los socios se repartían el capital social y la dirección de la empresa; en Cataluña la mayoría de las empresas familiares son colectivas. La sociedad en comandita se caracterizaba por que el socio comanditario aportaba la mayoría del capital y el resto de los socios colectivos administraban la compañía. Con la sociedad anónima se crea un fondo de capital por acciones de la empresa que manejan mandatarios o administradores a voluntad de los socios. Hasta 1868 no se liberalizaron las sociedades anónimas. Las mayores compañías valencianas eran familiares y colectivas¹²⁹. Los Loring optaron mayoritariamente por las sociedades en

¹²⁸MCDONOGH, Gary (1989): *Las buenas familias de Barcelona. Historia social de poder en la era industrial*, Barcelona, Omega, pp. 61-89.

¹²⁹PONS A. y SERNA J.: *Los triunfos del burgués. Estampas valencianas del Ochocientos*, Valencia, Tirant Humanidades, pp.205 y 206.

comandita. Tanto en Valencia como en Málaga los contratos tenían una vida muy corta, pues se actualizaban acordes a las circunstancias familiares y las comerciales. En Valencia tuvo mayor peso el sector comercial y concretamente el de productos agrícolas, cómo en Málaga, pero en esta con mayor entidad de las empresas industriales.

Vuelvo al reparto testamentario redactado después de la muerte del patriarca de los Loring. A Jorge Enrique, como al resto de sus hermanos menores, le correspondieron 483.281 r. v. (reales de vellón) , como se puede observar en la tabla 1 adjunta. Se liquida a los hijos menores con las existencias de los almacenes y el efectivo de que disponía Elijah Loring, hermano del testador y representante de dicha sociedad en Boston. A José Jorge Loring, su hijo mayor, le atribuye la mitad de la comandita de la sociedad y parte de las existencias del almacén. Y a la madre se le salda ese importe con las dos casas de la Alameda, las numeradas 49 y 47 y la mitad de los almacenes de calle Cuarteles, parte en metálico, y la comandita¹³⁰.

¹³⁰ Archivo Histórico Provincial de Málaga (AHPMa), Fe pública Protocolos notariales (FPPN), Testamentos y dotes.), nº 4105, fol. 1249-1272, *Reparto testamentario después de la muerte de Jorge Loring James*, 6-7-1844.

TABLA 1. REPARTO TESTAMENTARIO DESPUÉS DE LA MUERTE DE GEORGE LORING JAMES

Relación de bienes:	
Inmuebles y muebles	1.480.000
30% Sociedad “Jorge Loring y Compañía”	4.039.540
Varios	1.455.017
	6.974.557
TOTAL CAUDAL	-430.620
Gastos funerales, notariales, caridad	6.543.000
TOTAL CAPITAL A REPARTIR	3.271.968
Reparto de la herencia:	
CAUDAL PATERNO	3.271.968
Antes matrimonio	400.000
CUERPO CAUDAL PATERNO	3.671.968
Legados herencia (a su mujer, suegra cuñado, capataces y empleados)	-289.000.
CAUDAL A REPARTIR	3.382.968
Corresponde a cada hijo (entre 7)	483.281
CAUDAL MATERNO (María Rosario Oyarzábal)	3.271.268
Otros.	120.321
TOTAL CAUDAL MATERNO	3.591.589

Fuente: Elaboración propia a partir del AHPMa.

Ese será el inicio de la capitalización de Jorge Enrique Loring, 483.281,72 r. v., que administrarán sus curadores hasta que cumpla la edad de 25 años. La sociedad de comercio “Jorge Loring y Cía.” la había creado su padre con el fin de dar carácter social a su negocio personal. La escrituró el día 16 de agosto de 1841, cuando determinó retirarse de los negocios por motivos de edad y salud. George Loring James optó por la solución de sociedad en comandita, actuando como socio mayoritario capitalista, dejando a su cuñado Juan Oyarzábal y a su hijo mayor José Jorge la

dirección de la empresa. Cuando el patriarca murió, su mujer Rosario Oyarzábal le sustituyó. En esta sociedad la principal actividad era la exportación de vinos a América¹³¹. El 15 de enero de 1848 se produjo una ampliación de capital de la compañía. Esta fórmula se utilizó para incorporar a Jorge Enrique Loring Oyarzábal a la empresa al cumplir la mayoría de edad. Aportó al capital social de la compañía 440.000 r. v.¹³², para lo que empleó la herencia paterna.

El origen hereditario del capital de Loring es compartido por dos de los principales banqueros catalanes, Manuel Girona y Carlos López Bru (Segundo Marqués de Comillas). Los otros dos, Fontanellas y los hermanos Vidal Cuadras son ejemplos de comerciantes hechos a sí mismos¹³³. En Sevilla, José María Ybarra, patriarca de los navieros, estará amparado por el capital familiar asentado en Bilbao y relacionado con la nueva siderurgia¹³⁴. José Campo procedía de una rica familia comercial aragonesa, pero partió en Valencia con poco. Dotres tuvo el apoyo de sus socios catalanes y Tenor fue apoyado por su familia¹³⁵.

En Málaga, la primera generación de la Oligarquía de la Alameda comenzó desde abajo. Manuel Agustín Heredia fue un simple dependiente de una ferretería en Vélez-Málaga; George Loring James se inició como

¹³¹AHPMa, FPPN, Sociedades mercantiles (SM), nº 4.102, fol. 876 a. y 875-879. *Escritura de constitución de la sociedad "Jorge Loring y Cía.*, 15-1-1841.

¹³²AHPMa, FPPN, SM, nº 4.110, fol. 33-36. Ampliación de capital de la *sociedad Jorge Loring y Cía.*, 15-01-1848.

¹³³RODRIGO Y ALHARILLA, M... y JACOBSON, S. (Coords.), "La formación del banquero moderno", *Historia Social*, 2009, pp. 47-53.

¹³⁴SIERRA ALONSO, M., "Empresarios y políticos en la Sevilla de la Restauración: La familia Ybarra", *Espacio, Tiempo y Forma*, serie V, 1990, pp. 146 y 24.

¹³⁵PONS, A. y SERNA, J., *Los triunfos...*, p.250.

capitán de barco mercante, y los primeros Larios se establecieron en Málaga con muy pocos recursos. La segunda generación, de Tomás Heredia, Jorge Loring y Martín Larios, partieron de una espléndida educación y herencia. Estas características de las segundas y terceras generaciones de familias industriales fue defendida por la “teoría de la tercera generación” referida a Cataluña. En las casas industriales importantes, en su tercera generación se producía una grave crisis y acababa en bancarrota. El fundador o abuelo la crea con gran esfuerzo. El hijo contribuye decisivamente a su prosperidad. Por fin, los nietos, que no colaboraron en el proceso, se vuelven blandos y débiles, no comprenden el valor de lo heredado y provocan el final de la empresa familiar¹³⁶.

En 1860 se disuelve “Jorge Loring y Compañía”; hermano y tío dejan paso a Jorge Enrique a la cabeza del negocio familiar. El final del documento se lo dedica a los créditos que Amalia Heredia y su madre Rosario Oyarzábal habían concedido a la empresa, en parte ya devueltos. Por ello la sociedad le da poder a Jorge Loring para que, en representación de su madre, cobre en productos de la compañía. La deuda con Rosario Oyarzábal ascendía a 1.498.790, pero la más significativa era la de Amalia Heredia (mujer de Jorge) y que correspondía a la importante cantidad de 7.139.862 r. v.

La sociedad de comercio “Loring Hermanos” se constituyó bajo las bases de la antigua “Jorge Loring y Cía.” y solo tres días después de la

¹³⁶La “teoría de la tercera generación” fue estudiada por: G. MCDONOGH (1989), 88; ALIBERCH (1952); FLUVIÁ (1970) Y VICENS VIVES (1958).

disolución de la misma. La sociedad se escrituró como “en comandita”, quedaba dirigida por los hermanos Jorge Enrique y Eduardo Loring (el menor de la familia), como socios capitalistas colectivos con capacidad de firma y de administración de la misma, mientras que su madre quedaba como socia comanditaria¹³⁷. Los capitales aportados por los socios eran: Jorge Enrique Loring, 3.169.494 r. v., lo que suponía un 73% del capital escriturado (4.334.838 r. v); esta aportación inicial a la sociedad nos define claramente quién tenía el liderazgo de la nueva empresa. La partición de beneficios será proporcional a la aportación de capital, pero hace una salvedad con Eduardo, a quien además de la participación según capital se le incrementará con un 10%, “en atención a su mayor trabajo que ha de prestar”¹³⁸. Esto nos refleja que Jorge Loring hizo descansar el día a día de la empresa en su hermano Eduardo, lo que le permitió la intensa actividad de estos años: su intervención como diputado en Cortes, la dirección y gerencia del ferrocarril a Córdoba y otras actividades societarias relacionadas con el Triángulo Financiero Malagueño.

Jorge Enrique Loring Oyarzábal aparece en todos los documentos societarios estudiados del año 1860, así como en todas las cartas de pago de los créditos concedidos por su madre y su esposa, pues fue el promotor de todos ellos. El más significativo de los créditos era el de Amalia Heredia, que ascendía a más de siete millones de reales de vellón; como Jorge

¹³⁷Como ya vimos solo se hacía responsable con el capital aportado a la sociedad, y por tanto no respondía con todo su patrimonio personal, pero no podía intervenir en las decisiones de dirección de la empresa.

¹³⁸AHPMa, FPPN, SM, nº 5.028, fols. 420 y 422, 430a 431 y 426-429, *Carta de pago de obligaciones a D. Juan Oyarzábal y Disolución de la sociedad “Jorge Loring y compañía Escritura de constitución de la sociedad “Loring Hermanos, Málaga, 23-04-1860.*

Loring había adquirido la herencia de su mujer a través de la dote, entiendo que Jorge Loring de hecho controlaba la sociedad “Jorge Loring y Cía.” Así pudo Loring tomar la iniciativa constituyendo la razón social “Loring Hermanos” y dejó a un lado a su hermano mayor y a su tío, quienes tenían la mayoría de las acciones de la antigua empresa, dominando ahora la sociedad familiar con el 73% del capital. Jorge Enrique sustituye a su hermano mayor a la cabeza del negocio. Un caso similar lo encontramos en los tormentosos juicios de los hermanos Fontanellas, aunque se sitúa casi cincuenta años antes y en Barcelona. Francisco Fontanellas¹³⁹ logró el liderazgo de la empresa familiar, teniendo a su hermano menor como aliado, frente al *hereu* o hijo mayor Antoni, e incluso de su propio padre. Logró que Antoni quedara desahuciado y que bordeara la pobreza, lo que le proporcionó la reputación de hombre implacable y vengativo¹⁴⁰. Muy al contrario que en el caso catalán, las posibles y evidentes desavenencias familiares que un caso así provocaría en los Loring, no originaron juicio alguno, ni sufrió Jorge deterioro en su imagen pública.

La dote de Amalia Heredia

El papel de la mujer en la sociedad burguesa era el de madre y esposa, descansando sus responsabilidades en la casa y sus hijos. Respecto a la

¹³⁹Francisco Fontanellas (1772-1851) representó la personificación de los comerciantes capitalistas barceloneses, anteriores a los bancos comerciales. Hecho a sí mismo, hizo su fortuna con el comercio con ultramar y las contratas estatales.

¹⁴⁰S. JACOBSON (2009), *Historia Social*, 64, Valencia, 2009, pp. 53-78.

petición de mano, el patriarcado se ejercía desde la absoluta legitimidad paterna y su autorización era obligatoria hasta alcanzar la mayoría de edad. Los hijos no la adquirían hasta los veinticinco años. Pero aun cuando lo fueran, los cónyuges debían solicitar la aprobación paterna por la autoridad que representaba, pero también por la amenaza de ser desheredados. Tras el cortejo reglado, convenientemente custodiado en alamedas y salones de baile, el protocolo notarial era el paso previo a la boda. En él se establecía el contrato conyugal, como si se tratara de un contrato mercantil. La aportación de los socios varones era la dote, las arras y los regalos. La dote era lo que el padre entregaba a su hija y esta cedía a su vez a su marido. Las arras las ofrecía el prometido a cambio de la dote, además, el marido solía entregar regalos, normalmente joyas. Estas estaban escrupulosamente valoradas en el contrato matrimonial; normalmente, durante el viaje de bodas la mujer las escogía en una joyería parisina o londinense. Lo normal era un intercambio entre iguales, por lo que la contribución de ambas partes debía de ser equitativa y los términos debían negociarse¹⁴¹.

Amalia, futura mujer de Jorge Enrique Loring, era la cuarta hija de Manuel Agustín Heredia, por detrás de Isabel, Manuel Agustín y Tomás. Estos últimos, en el momento de la muerte de su padre, eran mayores de edad y por lo tanto con capacidad de percibir el resultado de la herencia. Amalia, cuando murió su padre en 1846, era aún menor y por tanto estaba

¹⁴¹PONS, A. y SERNA, J., *Los triunfos...*, 159- 165.

bajo la tutela de su madre, Isabel Livermore, como se recoge en el testamento que ambos esposos legalizaron el 27 de febrero de 1846¹⁴².

A través del inventario *post mortem*, que elaboraron sus cuñados Miguel Bryan y José de la Cámara, podemos conocer la amplitud de las actividades de Heredia en el año 1847. Estas eran diversas y el transporte marítimo lo realizaba mediante doce bergantines, una fragata y otras de menor eslora. Este comercio requería almacenes para la mercancía, localizados en la calle Cuarteles y en la Malagueta. Además aparecen tres fábricas de jabón en la calle Salitre y otra de artículos plomíferos en Adra. Otras dos estaban en construcción: una fábrica de productos químicos y otra de hilados y tejidos (la futura “Industria Malagueña”). En las siderurgias “La Constancia” y “La Concepción”, al atravesar en esos momentos dificultades, había que invertir e inyectar capital. El inventario incluía además acciones y mercancías de todo tipo, en conjunto estas alcanzaban un valor cercano a los once millones y medio de reales.

Entre las fincas urbanas, casi todas en Málaga, destacan las viviendas del Pasaje de Heredia en la plaza de la Constitución (valoradas en casi un millón de reales). Los deudores se extienden por Europa y América, el volumen de los créditos sobrepasaba los 19 millones de reales. Lo que nos indica negocios en plena actividad y que el capital estaba en circulación, como corresponde a un empresario de su tiempo¹⁴³. En el reparto de esos

¹⁴²AHPMa, FPPN, Testamentos y dotes (TD), nº 4107, folio 1254 v., Testamento de Agustín Heredia e Isabel Livermore, 27-2-1846.

¹⁴³AHPMa, FPPN, TD, nº4.108, fol. 1539-1560, *Inventario de bienes según testamento de Manuel Agustín Heredia*, 1847.

bienes en 1847, Amalia Heredia disfrutó como herencia paterna de algo menos de tres millones y medio de reales, como el resto de sus hermanos.

En 1850 se repartió la herencia del matrimonio Heredia después de la muerte de Isabel Livermore en 1848. Y a los cuatro meses se casaron Jorge Loring y Amalia Heredia, iniciando un viaje de bodas y de negocios que se prolongó hasta casi completar el año. La partición de los bienes de Isabel la realizaron D. José de la Cámara y D. Miguel Bryan, que cerraron los balances al 31 de diciembre de 1848. Las partidas del Cuerpo General de Bienes (C.G.B.) son muy similares en conceptos al realizado a la muerte de D. Manuel Agustín, pero ascienden a un monto superior, 39.648.961 r. v. (incluidas las legítimas paternas y maternas de los Livermore). A continuación comienza la partición entre los herederos, que se dividirá en siete partes iguales, según el testamento comunal, de 5.664.137 r. v. cada una. Se detallan los bienes heredados por la futura mujer de Jorge Loring en la Tabla 2.

TABLA 2. ADJUDICACIÓN Y PAGO A LA SRA. D^a AMALIA HEREDIA LIVERMORE, EN LA LIQUIDACIÓN A LA MUERTE DE D^{ña}. ISABEL LIVERMORE.

1/7 parte de deudores de 1 ^a clase	1.012.442
1/7 " 2 ^a clase	663.515
1/7 buques	220.000
1/7 efectos plomizos	551.715
1/7 clientes	118.336
1/7 morosos	737.149
1/ Fca. S. Andrés de Adra y agregados	140.000
1/7 Industria Malagueña (1,5 acción)	297.144
1/7 Fca. Productos Químicos de Málaga	160.000
1/7 Herrería La Constancia	1.337.351
Casa Hoyo Esparteros nº 29	97.000
Fca. Jabón C/ Salitre nº 9 (El Perchel)	81.223
Almacenes en C/ Pescadores nº 8	220.000
1/7 parte Fca. de curtidos de José de la Cámara.	14.285
Acciones Banco de S. Fernando.	<u>13.571</u>
TOTAL	5.664.137

Fuente: Elaboración propia a partir del AHPMa¹⁴⁴.

No es extraño, pues, que Amalia con veinte años (sin mayoría de edad), opte por casarse con Jorge Loring de veintiocho, y por tanto con capacidad de administrar tan suntuoso legado. Contaba con la edad, la preparación universitaria y la corta experiencia de administrar (junto a su hermano y tío) el negocio familiar de los Loring. Buen acuerdo societario que satisfizo a las

¹⁴⁴AHPMa, FPPN, TD, nº4.112, fol. 1308r y 1332r a 1333r. *Liquidación y partición de bienes de la Sra. D^{ña}. Isabel Livermore*, 1850.

dos partes. Este carácter mercantil del matrimonio se podría confirmar mediante un documento previo a la ceremonia, que doy por desaparecido, y al que se refiere la escritura de dote de Amalia Heredia Livermore. A los pocos días se fueron los novios de viaje y todos los bienes de Amalia quedaron en poder de D. Manuel y D. Tomás Heredia, como *curadores ad bona*. Una vez regresaron del viaje, Jorge Loring se hace cargo de los bienes de su esposa, otorgando la correspondiente escritura para que sea carta de dote de su esposa. Convienen todas las partes que sus hermanos políticos le han entregado a Jorge Loring el importe de la dote, que incluye las legítimas materna y paterna y las utilidades correspondientes. Se indica la manera en que recibe la suma de 9.497.839 r. v.

De toda la documentación estudiada en este apartado obtenemos la aportación al matrimonio de Jorge Loring y Amalia Heredia en el acto del matrimonio. Fue un año después cuando se protocolizó la dote de Amalia, que incluimos en la Tabla 3. En definitiva, el resultado es muy similar al anunciado en la Tabla 2, que correspondía solo a la herencia paterna, ya que la entidad del desequilibrio patrimonial es parecido.

TABLA 3. CARTA DE DOTE DE AMALIA HEREDIA

1) Dinero en efectivo o genero de comercio	3.341.521
2) Corbeta Amalia de 229 TN	180.000
3) Recibos de efectos de morosos	1.225.352
4) Deudores de la Cía. M.A.H	1.102.618
5) Parte de la Fundición de plomo de Adra	230.000
6) 2,5 acciones de Industria Malagueña	495.240
7) 7 acciones de la Herrería de Heredia.	700.000
8) Dividendos de la fábrica de productos químicos.	1.400.000
9) Crédito a José de la Cámara, para limosna.	
Fincas y Otros,	424.941

Fuente: Elaboración propia a partir AHPMa ¹⁴⁵.

Loring aporta al matrimonio aproximadamente el diez por ciento que Amalia. Aun cuando el porcentaje de las herencias paternas era de un catorce por ciento, debido a que en el momento del matrimonio Rosario Oyarzábal aún vivía y por lo tanto Loring no había percibido la herencia materna. Como se aprecia en la tabla 4:

¹⁴⁵AHPMa, FPPN, TD, nº 5.002, fols. 360 anv., 360 a 368rv y 358-366. *Dote de D^a Amalia Heredia contra Jorge Loring*, 25-04-1851.

TABLA 4. APORTACIÓN A LA SOCIEDAD MATRIMONIAL DE JORGE LORING Y AMALIA HEREDIA.

CONCEPTO	JORGE	AMALIA	% Jorge / Amalia
Capital antes de la boda, herencia paterna	483.282	3.485.266	14%
Partición Isabel Livermore 1848		5.664.137	
Suma legítimas	483.282	9.149.403	
Beneficios de “Jorge Loring y Cía”	456.582		
Aportación sociedad 1850	939.864	9.947.839	9,45%

Fuente: elaboración propia a partir de datos incluidos anteriormente del AHPMa.

Las “buenas familias” barcelonesas decimonónicas han sido estudiadas antropológicamente con detalle por Mcdonogh. Se considera que la fusión de esas familias supuso el ennoblecimiento de la riqueza junto a la renovación de los antiguos estamentos. En resumen, defiende la aristocratización de la burguesía catalana, entendiendo el término aristocracia como la que se recibe como herencia, por sangre. La

continuidad de la elite quedaba garantizada por la unión endogámica de esas familias. La familia es la unidad idónea para explicar las funciones de los grupos de poder. Es más, el fenómeno se repite en toda Europa. En Barcelona, el novio, en un noventa y ocho por ciento de los casos, solía casarse con una mujer de una misma clase social o algo superior a la suya. La dote era una ayuda potencial para la familia del novio, y para la novia una pérdida de capital¹⁴⁶.

En Valencia las dotes se sitúan entre cien mil y un millón de reales, convirtiéndose con el tiempo en un signo de distinción social. Aunque hubo casos de desigualdad, la norma será el intercambio entre iguales. Se citan, entre los primeros y más singulares, las bodas de Gaspar Dotres y Andrés Pou con sus respectivas criadas¹⁴⁷. Es también, en nuestro caso, el de George Loring James, quien casó con Rosario Oyarzábal, sobrina de su ama de llaves. En el contrato matrimonial entre Amalia y Jorge el desequilibrio aparece invertido, siendo la dote muy superior a las arras, justificado por el extenso patrimonio que Manuel Agustín Heredia dejó a sus hijos.

¹⁴⁶MCDONOGH, Gary (1989): *Las buenas familias...*, pp. 143.-211.

¹⁴⁷PONS, A. y SERNA, J.: *Los triunfos...*, p.164.

2 LAS ACTIVIDADES DE UN BURGUÉS

CAPÍTULO 2

LAS ACTIVIDADES DE UN BURGUÉS

2.1 Un banco en Málaga

Un proyecto del “triángulo financiero” lo constituyó el Banco de Málaga. Creado en el Bienio Progresista, al amparo de la Ley de Bancos de Emisión de 28 de enero de 1856, ley que liberalizaba su creación en todas las capitales de provincia. Fue inicialmente a solicitud de la Junta de Comercio cuando Jorge Loring contribuyó a promover el banco ante el Gobierno de Madrid, aludiéndose como razón de su presencia en esa ciudad a otras causas. Aún no era diputado, por lo que esa referencia a su estancia en la capital de España pudiera indicar un inicio en sus aspiraciones políticas. El caso es que se creó una Junta Provisional encabezada por Jorge Loring y Joaquín Ferrer y Escovar, quienes redactaron los Estatutos, siendo acompañados en la Junta por Martín Larios y Martín Heredia. Los acontecimientos se precipitaron y el 9 de agosto se elevó a escritura pública, el 29 de octubre fue convocada la primera Reunión General de Accionistas y el 1 de noviembre las puertas del banco quedaron abiertas al público.

En los Estatutos del Banco de Málaga se contempla un capital de dos millones de reales de vellón, mediante la emisión de 10.000 acciones a 2.000 reales cada una. Los fondos depositados en el banco estaban libres de pesquisas de Tribunal o Autoridad. Se ocupará del descuento de letras, pagarés y efectos, hipotecas no inmobiliarias, adelantos por joyas, cuentas corrientes y administración de acciones, en Málaga y provincias; y sobre todo, a la emisión de billetes de 100 a 4.000 reales¹⁴⁸.

En la Memoria del 3 de abril de 1858, aparecen Martín Larios y Joaquín Ferrer en la dirección de la sociedad, mientras actúan de consiliarios¹⁴⁹ Jorge Loring y Tomás Heredia. En ese documento ya se incluye el primer balance oficial, reflejando un movimiento de seis millones seiscientos mil reales de vellón. En el documento se expresan quejas por la no proliferación de las cuentas corrientes, achacándolo a la falta de costumbre comercial de su empleo. Sin embargo, se ufana del éxito de la emisión de billetes en las transacciones mercantiles. Los beneficios en ese periodo fueron de aproximadamente 1.376.000 reales, que se repartieron entre los accionistas¹⁵⁰. Entre estos figuraban Jorge Loring junto a los hermanos Manuel y Tomás Heredia.

El banco tuvo un periodo de expansión hasta el año 1863, llegando a ser el tercer banco nacional. A partir de ahí se produjo la decadencia que

¹⁴⁸*El Avisador Malagueño*, 5-7-1856.

¹⁴⁹“Los consiliarios tenían iguales atribuciones que los directores a quienes sustituían en la presidencia de las juntas y auxiliaban en cualquier momento” en: GARCÍA MONTORO, C.: *Málaga en los comienzos de la industrialización: Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 1978, p. 96.

¹⁵⁰ADE Caja nº 55, doc. (1.3), *Memoria del Banco de Málaga, incluye el primer balance oficial*, Málaga, 3-4-1858.

lo llevó a la quiebra y absorción por el Banco de España en 1874, tras monopolizar esta la emisión de billetes. El profesor Morales habla que tanto el banco como el ferrocarril “tuvieron los mismos objetivos básicos, es decir la defensa de los intereses de grupo [...] la fuente de capitalización en el comercio interior o exterior —en particular el colonial— y junto a ello, en el caso de los Heredia y Loring, la industria [...]. Fue la obra de los grandes comerciantes e industriales, quienes mantendrán el control de la institución hasta su fusión con el Banco de España”¹⁵¹.

El profesor Morilla planteaba que en Málaga, antes de la creación del Banco de Málaga, había dos proyectos para crear un banco, el de los agricultores para no depender de los usureros y de los capitalistas que les compraban el fruto, y el de los pequeños y medianos comerciantes para financiar sus operaciones mercantiles. Esas dos iniciativas se unieron en una, un banco agrícola y comercial dirigida por un político liberal, Andrés Borrego. Por falta de capital nunca se realizó. El que sí se llevó a efecto fue el proyecto de la oligarquía malagueña en 1856, el Banco de Málaga, fundado gracias a la Ley de Bancos de ese mismo año. Defiende que su actuación fue contradictoria, pues aunque se fundamentaba en los ahorros de los malagueños, los préstamos y descuentos iban a parar a entidades ajenas a la provincia, lo que tuvo como consecuencia la descapitalización de

¹⁵¹MORALES, M.: “El Banco de Málaga: factor de descapitalización de la economía malagueña”, *Jabega* 41, Málaga, 1983, p. 56.

la economía local, a lo que colaboró también la inversión en el ferrocarril financiada casi exclusivamente con capital malagueño¹⁵².

El profesor Morales llega a la misma conclusión de descapitalización, localizando las causas en la inversión en el ferrocarril Málaga-Córdoba, el descuento de letras de la compañía jerezana Pemartín y la financiación de operaciones en Asturias e Inglaterra, en plena crisis financiera. El banco solamente financió las operaciones especuladoras de los grandes capitalistas malagueños, convirtiéndose en un mero mecanismo de concentración de capital sin atender ni a las demandas crediticias de los agricultores, ni a las de los industriales de la provincia¹⁵³.

Por todo ello apenas canalizaron ahorro hacia proyectos industriales ni de modernización agraria; en el caso de fincas de pequeña o mediana extensión, estas se vieron casi exclusivamente abocadas al crédito usurario. Esta era práctica habitual en casi la totalidad de los empresarios importantes malagueños y, por supuesto, en el “Triángulo Financiero”, como ya hemos visto anteriormente. Esto debió influir en un factor decisivo en la evolución del crecimiento económico malagueño, el costo del dinero en Málaga era muy superior al de otras capitales españolas con desarrollo industrial. Se elevaba en una horquilla entre un interés del 10 y el 12% de media en la provincial, frente a porcentajes del 4% al 6% en Barcelona, Madrid y Bilbao. Este factor debió de influir en el producto bruto provincial, que creció mucho menos en el último tercio del siglo respecto al segundo. Coincide esta

¹⁵²MORILLA CRITZ, J.: *Acumulación de capital, banca y ferrocarriles en Málaga*. Siglos XVIII y XIX. Málaga, Universidad de Málaga, 1975. p.24.

¹⁵³MORALES, M.: “El Banco...”, p.58.

hipótesis con la visión de la historiografía económica malagueña tradicional de una crisis de fin de siglo, cuyo origen se atribuyó a la plaga de la filoxera¹⁵⁴.

2.2 Prácticas empresariales inconfesables

Loring, a la vez que realizaba sus más conocidas actividades empresariales (ferroviarias y de minería), de las que hablaré en el próximo capítulo, tuvo relación con negocios que en su época ya no tenían buena reputación. Lo que no quiere decir que no se practicaran dentro del entorno del empresario, e incluso alguno de ellos estaba bastante extendido, me refiero al de prestamista. El de esclavista no tanto, pero mucho más de lo que se reconocía. Es difícil evaluar el peso de estas actividades en el conjunto del negocio que generaba Loring con la documentación conocida. Aunque puedo afirmar que ninguno de los dos modificó sustancialmente su balanza financiera, ni fue predominante. Pero nos sirven para destacar contradicciones y perfilar el personaje fuera de la imagen pública.

¹⁵⁴PAREJO, A.: *Historia económica de la provincia de Málaga (1833-2008)*. Málaga, Diputación de Málaga (CEDMA), 2009, pp. 120 y 59.

2.2.1 ¿Comerciante capitalista o prestamista?

El préstamo empresarial, antes de la consolidación del negocio bancario en Málaga, estaba vinculado a las casas de comercio familiar que proliferaron en la Málaga de final del XVIII y durante el XIX. En un apartado anterior he reflejado la importante intervención de Jorge Loring en la fundación del Banco de Málaga. En la Introducción ya me he referido a la contradicción que suponía esa participación, con los préstamos a particulares realizados por su empresa familiar. Una de ellas fue “Jorge Loring y Cía.”, de la que ya he hablado para explicar el inicio de la capitalización del empresario malagueño.

En el año 1841, George Loring James se había retirado del negocio mercantil y la empresa descansaba en su cuñado, Juan Oyarzábal. Valgan como ejemplo cuatro documentos que hablan de esa actividad. Uno de ellos se efectuó contra Juan Bautista Jáudenes; no es un préstamo, pero tiene un carácter evidentemente bancario al actuar como intermediario en el pago de una herencia de un tal Stauhgtón que murió en Boston. Había que abonárselo a su mujer e hijos, que vivían en Málaga. En otro, Rodríguez había solicitado un crédito de 11.000 r. v. a la firma de los Loring, lo que nos puede indicar el origen de esta operación. Otro afecta a Rafael y Josefa Serra, se refiere a la operación hipotecaria realizada por su padre, en la que se entregaron sus títulos de propiedad de la finca a cambio de dinero. En el documento se hace constar que no saben escribir, por lo que firma un testigo por ellos. Otra operación crediticia de garantía hipotecaria la realiza con Rafael María de Lara, asciende a la cantidad de 132.000 r. v. con el

objeto de atender las labores de sus viñas; el pago se realizará al año siguiente mediante pasas¹⁵⁵. Este es el tipo de documento más habitual, excepción hecha de su importe que es más alto de lo normal.

Muerto George Loring James, la empresa “Jorge Loring y Cía.” continúa con la actividad de préstamos hipotecarios, por ello se detecta un crédito contra Francisco de las Navas Mancilla de Cómpea, efectuado por el mayor de los Loring; el importe ascendió a 41.000 r. v. De los mismos rasgos, pero de menor importe (5.535 r. v.), fue la realizada por Juan Aranda en 1837. La dificultad en pagar que vislumbramos de los deudores queda confirmada por otro documento, igual al anterior, solicitado por los herederos de José de Gálvez. Este pidió a la firma en 1842 un crédito de 51.300 r. v. con vencimiento ese mismo año; al producirse, solo pagó 4.400 r. v. Por ello se hizo otra escritura en el año 1843 hipotecando su hacienda Santillán en Vélez. Para recibir la carta de pago y liberar la finca hipotecada, los herederos han de pagar en 1851 lo no abonado por su padre¹⁵⁶.

Jorge Loring Oyarzábal, una vez se hizo con las riendas del negocio familiar en la década de 1860, y constituida la nueva razón social como “Loring Hermanos”, continúa con la práctica crediticia. Así lo certifica la obligación firmada por él en 1860 en contra de Francisco Rosado por importe de 40.000 r. v., a un interés anual del 6% con plazo de noventa días. La novedad es que las propiedades que garantizaron la operación eran urbanas, una casa en calle Pescadores y otra en calle Esparteros.

¹⁵⁵ AHPMa, FPPN, SM, nº 4102, fol. 1214 y 1182 1227, *Carta de pago y obligación de Jorge Loring y Cía. Contra Juan Bautista Jáudenes y Rafael María de Lara*, 1841.

¹⁵⁶ AHPMa, FPPN, SM, nº 4107, 4529, 5002; fol. 886, 195, 844, *Carta de pago de D. José de Gálvez contra Jorge Loring y Cía.*, 1851.

Otra obligación la firmó contra Francisco González Bonilla. La deuda procedía de 1853, por un importe de 45.000 r. v., hipotecando su finca de viñas en Coín. Al año siguiente, “Loring Hermanos” es autorizada a cobrar las deudas de la anterior empresa familiar por vía de apremio y solicita la devolución del crédito, que ascendía a 46.153 r. v., incluidos los intereses. Debido a su avanzada edad, opta por una quita, quedando la deuda en 35.000 r. v. para pagar en seis años en metálico a razón de 2.000 r. v. anuales, ofreciendo como garantía dos casas en Coín. Era la única opción para cobrar la deuda y no se trataba de un acto caritativo, como a veces se insinúa en el propio documento. Otra operación de crédito, esta vez personal, la realizó contra Juan Rodríguez Sánchez; el valor era de 200.000 r. v., y en el documento se hipotecaba el cortijo Alecey en Casabermeja. De iguales características fue otra contra Antonio Madrid Postigo con un importe de 60.000 r. v., a pagar tres años más tarde. La peculiaridad fue que se indicaba que “no media premio o interés” y que la garantía fuera un cortijo en Benagalbón que se valoraba en 100.000 r. v.¹⁵⁷.

En el año 1871 tenemos conocimiento del cobro de una antigua deuda, se trata de un caso singular. Los hermanos Velenzategui eran almacenistas de vino y la mala marcha de su negocio generó el retraso en el pago a sus proveedores: Jorge Loring, los Larios y Emilio Sandoval. Tenían una hipoteca sobre una finca escriturada en 1865. Al no poder pagar en su vencimiento, se celebró la subasta extrajudicial de sus propiedades en el

¹⁵⁷AHPMa, FPPN, SM, nº 4629, 4641, 4638 y 4637 fol. 11, 876, 2325 y 981, *Obligación de D. Jorge Loring contra Francisco Rosado, Francisco González Bonilla, Juan Rodríguez Sánchez y Antonio Madrid Postigo*, 1860, 1864, 1864 y 1865.

Banco de Málaga. El resultado de esta fue un acuerdo con sus acreedores, a cambio admitieron una deuda de más de dos millones de reales, con una quita de un 25%. La finca vendida era la llamada de “Los Cortijuelos”, en el distrito de Santo Domingo, de veintiuna fanegas de superficie¹⁵⁸. No era un crédito al uso, hoy en día se le denominaría proceso concursal.

Ya hemos visto que algunos clientes no saben ni leer ni escribir, pues los beneficiados del préstamo pertenecían a un ambiente campesino. Lo que justifica que “la forma de reintegro de los préstamos que debían de rembolsarse eran en especie en el momento de la cosecha y con carácter, en su mayoría, de hipotecarios”¹⁵⁹. La generalidad de las propiedades que avalaban el crédito eran fincas de vides. Jorge Loring Oyarzábal, aunque diversificó sus negocios con “Loring Hermanos”, sabemos que continuó con los créditos hipotecarios mucho más allá de la mitad de la década de 1860.

¹⁵⁸ AHPMa, FPPN, SM, n° 5060, fol. 96 a 97, *Compra venta a Miguel Diego Gómez de los hnos. Carlos y Prudencia Balenzategui de hacienda los Cortijuelos, previo abono acreedores (Jorge Loring Hermanos) de la hipoteca*, 32-01-1971.

¹⁵⁹ CAMPOS ROJAS, M.V., *Actividades mercantiles de la familia Loring*, Málaga, UMA, 1986, 89.

TABLA 5. ESCRITURAS COMO PRESTAMISTA DE JORGE LORING

TABLA III ESCRITURAS DE JORGE LORING COMO PRESTAMISTA EN EL ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE MÁLAGA						
AÑO/Fecha	ESCRIBANÍA	SIGNATURA	FOLIOS	IMPORTE	ACREEDOR	DESCRIPCIÓN
1848	José Ruiz Tobar	4110	28	10.995	Inés y Leonardo Rosado y José Camedo	Obligación a favor "Jorge Loring y Cia."
1848	José Ruiz Tobar	4110	262	15.000	Inés y Leonardo Rosado y José Camedo	Obligación a favor "Jorge Loring y Cia."
1848	José Ruiz Tobar	4110	909	57.000	Fernando González	Obligación a favor "Jorge Loring y Cia."
1848	José Ruiz Tobar	4110	944	64.800	Miguel Rodríguez	Obligación a favor "Jorge Loring y Cia."
1851	Joaquín Ruiz Romero	5003	1.105	60.000	Francisco González Bonilla	Obligación a favor "Jorge Loring y Cia."
1851	Joaquín Ruiz Romero	5.002	195	5.535	Juan Aranda	Carta de pago contra "Jorge Loring y Cia."
1851	Joaquín Ruiz Romero	4529	944	51.300	José de Gálvez	Carta de pago contra "Jorge Loring y Cia."
1852	Joaquín Ruiz Romero	5006	228	23.000	Adelaida Manescau	Obligación a favor D. Jorge Loring Oyarzábal
1852	Joaquín Ruiz Romero	5006	1046	60.000	Francisco González Bonilla	Obligación a favor D. Jorge Loring Oyarzábal
1852	Francisco J. de Ávila	4545	1747	5.000	Pablo Sanz	Obligación a favor "Jorge loring y Cia"
1860	Francisco J. de Ávila	4629	11	40.000	Francisco Rosado.	Obligación a favor D. Jorge loring
1864.	Francisco J. de Ávila	4.637	878	45.000	Francisco González Bonilla	Obligación a favor "Loring Hermanos"
1864.	Francisco J. de Ávila	4.638	2325	200.000	Juan Rodríguez Sánchez	Solicitud cancelación obligación parcial contra JORGE LORING OYARZABAL .
1865	Francisco J. de Ávila	4.641	981	60.000	Antonio Madrid Postigo-	Obligación a favor D. Jorge Loring 1865

Fuente: Elaboración propia a partir de las referencias del AHPMA.

En la tabla 5 se refleja una muestra más amplia que las anteriores relacionada con las operaciones de créditos hipotecarios en los que intervino Jorge Loring Oyarzábal. La media del importe de estos, eliminando el de mayor valor, alcanza un importe de 38.264 r. v., lo que demuestra la humildad de los acreedores.

Loring siguió la tradición de prestamista de su padre y a su vez se sumó a la modernidad siendo uno de los fundadores del Banco de Málaga. Para despejar esta aparente contradicción y la duda que planteo en el título de este epígrafe, comparo la experiencia malagueña con la barcelonesa y valenciana. También, aunque con menos similitud, con asturianos y sevillanos. Jacobson ha estudiado el origen del banquero decimonónico en la singular personalidad de Francisco Fontanellas, con una metodología propia de la Historia Cultural. Para ello se ha basado en la terminología empleada por Martin Wiener para Gran Bretaña.

Sitúa el origen de la banca comercial inglesa en los banqueros que se dedicaron al comercio colonial y en los “comerciantes banqueros” de la “*gentry* rural”. Los empresarios se vieron seducidos por los lujos, encantos y el poder político de la *gentry*. En la década de 1840, la revolución liberal había generado la liberalización de la propiedad; todo ello originó un aumento de las necesidades financieras que no pudieron ser cubiertas por los bancos. Los comerciantes y los banqueros privados suplieron esa carencia. También acuñó el término de “capitalismo de caballeros”, que se refería a un fenómeno de carácter cultural, no económico, por el que

Inglaterra perdió la preminencia económica a final del siglo XIX. Estos “caballeros capitalistas” eran fríos y calculadores empresarios de día, pero no hablaban de dinero en la vida pública sino de valores aristocráticos como el honor, la justicia, la civilización y la filantropía. Así se originó la aristocratización de la burguesía y la decadencia económica de Gran Bretaña.

En Cataluña, los “comerciantes banqueros” surgieron con los primeros empresarios industriales. Ambos se hicieron a sí mismos y sin esmerada educación, configurando un personaje característico de la primera mitad del siglo XIX; anterior a la consolidación del sistema bancario y, por lo tanto, a los bancos comerciales. Conformaron lo que se ha venido en llamar “el capitalismo romántico”. Ellos se veían a sí mismos como luchadores románticos frente a la competencia y a la adversidad de la guerra y las revoluciones, sobreviviendo gracias a su voluntad, su perspicacia, sus relaciones y su buena fortuna. A lo largo del siglo se transformaron en “caballeros capitalistas”.

Los “comerciantes-banqueros” catalanes se enriquecieron con el comercio de ultramar y las contratas estatales y tuvieron su máxima representación en Francisco Fontanellas. La segunda generación la personalizó Manuel Girona, fundador del Banco de Barcelona, ya sociedad anónima desde su origen en 1842, representación de la banca comercial moderna. Estos bancos comerciales se quedaron con el negocio del préstamo, avales y aseguradoras de los comerciantes banqueros. Se sitúa

en Cataluña, en la década de los sesenta, cuando aquellos superaron a sus predecesores¹⁶⁰.

Esta misma aplicación de la teoría de Martin Wiener podría hacerse a las familias de la oligarquía malagueña en su primera y segunda generación. Así George Loring James y Manuel Agustín Heredia (primera generación) pudieron ser un ejemplo de “capitalismo romántico”, y actuaron como “comerciantes banqueros”. Jorge Loring Oyarzábal y Tomás Heredia Livermore (segunda generación) continuaron con la práctica hipotecaria, pero se acercaron a las características del “caballero capitalista”. Sabemos de sus respectivos títulos de nobleza, de sus actividades filantrópicas, de su condición de bibliófilos, de las haciendas lujosas y próximas a las afueras de Málaga, de sus aspiraciones políticas y de sus cortesanas fiestas. Estas características los aproximan al ideal cultural aristocrático que los llevarían a la decadencia familiar, según la interpretación de la historiografía inglesa.

En Valencia había en 1864 tan solo seis bancos, dos de corta vida, otros dos eran sucursales y los dos que quedan se dedicaron a dar crédito al ferrocarril y al puerto. Las necesidades de metálico las cubrían las empresas dedicadas al comercio ultramarino, actuando como bancos particulares. Como tenían corresponsales en todo el mundo, ejercían de bancos para entidades de otras plazas. Thomas Trevor, por ejemplo, recibió mercancías destinadas a otras compañías para poder pagarlas en destino¹⁶¹. Pero los

¹⁶⁰JACOBSON, S.: “Francisco Fontanellas: el comerciante-banquero en la época del capitalismo romántico”, *Historia Social*, nº64, 2009, pp. 53-56.

¹⁶¹SERNA, J. Y PONS, A: *Los triunfos del burgués. Estampas valencianas del ochocientos*, Valencia, Tirant Humanidades, 2012, p. 230.

casos más similares a los estudiados de los Loring son aquellos que proceden del adelanto de capital a cultivadores. No me resisto a copiar un párrafo de los profesores Pons y Serna, referido al préstamo privado en Valencia, aplicable en toda su extensión a los malagueños:

(...) otro mecanismo que suele ser habitual entre burgueses es el de adelantar capital a cultivadores, a cambio de la cosecha [...] aunque figure como un préstamo —generalmente, sin interés—, aquello que pretenden es asegurarse de antemano la mercancía con la que habitualmente comercian [...] este es el caso que la familia Trénor realiza a cambio de la cosecha de la pasa¹⁶².

En Asturias una de las causas de su enorme emigración fue la falta de utilización de recursos ajenos por parte de los empresarios. Pequeñas sociedades familiares de crédito cubrían esas necesidades. Desde 1864 se dispuso del Banco de Oviedo, pero asociado a capitalistas vascos, que a la postre se convirtió en sucursal del Banco de España. El sistema financiero se completaba con prestamistas y usureros que proliferaban por los pueblos agrícolas¹⁶³. En Sevilla, los Ybarra ejercieron también el crédito, utilizándolo como fórmula de patronazgo político a través del préstamo como favor a cambio del voto¹⁶⁴.

¹⁶²PONS A. y SERNA J.: *La ciudad extensa. La burguesía comercial- financiera en la Valencia del siglo XIX*. Valencia. Diputación de Valencia, 1992, p. 312.

¹⁶³ERICE, F.: *Propietarios, comerciantes e industriales. Burguesía y desarrollo capitalista en la Asturias del siglo XIX (1830-1885)*. Oviedo, Universidad de Oviedo, 1995, p.197.

¹⁶⁴SIERRA ALONSO, M. (1990), “Empresarios y políticos en la Sevilla de la Restauración: La familia Ybarra”, *Espacio, Tiempo y Forma*, serie V, 1990, p. 28.

2.2.2 Un esclavista vergonzoso

A comienzos del XIX se inició la decadencia de la esclavitud en España a causa de la quiebra del absolutismo, el rechazo social y la generalización del mercado asalariado. En 1837 las Cortes prohibieron la esclavitud en la península, las Islas Baleares y Canarias, pero no en el Caribe¹⁶⁵. Don Pedro Blanco comerció durante el primer tercio del siglo XIX en Monrovia (Liberia), fue uno de los traficantes de esclavos africanos más importantes europeos, y era malagueño¹⁶⁶. La historiografía malagueña que ha tratado con frecuencia aspectos puramente económicos o comerciales del emprendimiento en los siglos XVIII y XIX, no habla de la esclavitud, quizá porque en ese periodo no resultaba demasiado honorable alardear de poseer esclavos¹⁶⁷. Si el insigne negrero de fama internacional no ha tenido el lugar que le debió corresponder en el pedestal de personajes ilustres malagueños, no debemos de extrañarnos que la dedicación al tráfico de asiáticos de una distinguida empresa malagueña haya quedado tan solo insinuada¹⁶⁸.

¹⁶⁵ LÓPEZ GARCÍA, J. M., (2016), “El mercado de esclavos en Madrid a finales del Antiguo Régimen, 1701-1830”, *Historia Social* 85, pp. 45-62.

¹⁶⁶ **Pedro Blanco**: Malagueño, nació el 30 de julio de 1793, estudió en el Colegio de San Telmo, las prácticas de navegación le llevaron a La Habana. Desde allí viajó a Europa y recaló en la capital liberiana como capitán de un barco negrero (el bergantín Segundo Campeador) en 1823. Al año siguiente lo compra, estableciendo sus almacenes de esclavos en la desembocadura del río Gallinas (actual Kerafe a 100 millas de Monrovia). Las fragatas británicas ejercían de policía controlando el tráfico prohibido, esto le obligó a una organización que se hizo cada vez más compleja, contando con 10 barracones donde se hacinaban más de mil esclavos negros. En 1839 se retiró del negocio negrero, con una fortuna que se acercaba al millón de dólares. En 1841 en La Habana es acusado por su mujer de homosexualidad en su petición de divorcio, por lo que huyó hacia Europa. Un año después vuelve a Málaga, es nombrado intendente de Marina y se le propone la colonización de Fernando Po y Annobón. Se estima que murió en Barcelona entre 1854 y 1856. (BURGOS MADROÑERO, M.: “De negrero a intendente de la marina española: Pedro Blanco”, *Jábega*, Málaga, nº 66, 1989, pp.36 a 44.)

¹⁶⁷ DEL PINO, E.: “La Esclavitud en Málaga: Desde los orígenes hasta la caída de la monarquía visigoda”, *Jábega*, Málaga, 1976, p. 61.

¹⁶⁸ MESA, R.: *El colonialismo en la crisis del XIX español*, Madrid., Ciencia Nueva, 1995, pp. 75-109.

A finales de la década de 1850, cuando ocurrieron estos hechos, los moderados empezaron a decaer políticamente y su espacio fue ocupado por la Unión Liberal del general Leopoldo O'Donnell. Durante el Bienio Progresista (1854-1856) se creó esta formación, era un nuevo partido político donde confluyeron viejos progresistas y nuevos moderados. En una última etapa isabelina se alternaron unionistas y moderados, lo que llevó a O'Donnell al llamado "Gobierno Largo de la Unión Liberal" (1858 a 1863). Durante ese tiempo se llevó a cabo una política exterior colonialista, dependiente de Francia e Inglaterra: intervención en México y en la Conchinchina, en esta última con objetivos esclavistas. La Unión Liberal se caracterizó por el eclecticismo de sus hombres e ideas, tildándose su labor de oportunista porque carecía de una política fija. Se construyó alrededor de la figura de O'Donnell y se deshizo con su muerte.

El esclavismo español, relacionado fundamentalmente con Cuba y Puerto Rico, se verá protegido por "la estabilidad del mercado colonial que dependía de los beneficios agrarios e industriales peninsulares, además de los estrictamente negreros"¹⁶⁹. En Cuba se produce la mayor de las paradojas: siendo colonia de un país al que la historiografía discute su revolución industrial decimonónica, a la isla colonizada se le reconoce con unanimidad. Aunque se mantiene el sistema de producción esclavista, fue la colonia más desarrollada del siglo XIX. El único territorio del mundo, excluido Estados Unidos, que disponía de una línea regular de barcos a vapor, la que unía La Habana con Matanzas. La línea ferroviaria La Habana-

¹⁶⁹PIQUERAS ARENAS, J.A (Edit.): *La Revolución Democrática (1868-1874). Cuestión social, colonialismo y grupos de presión*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1992, p. 27.

Güines se inaugura once años antes que la primera línea en la Península. En 1820 se comienzan a sustituir los animales de los trapiches por máquinas a vapor. Todo ello en un contexto en que el esclavismo está retrocediendo en el continente, siendo España solo acompañada por Estados Unidos y Brasil. La otra contradicción a destacar es que esas mismas innovaciones tecnológicas son las que incrementan la capacidad de producción de azúcar y con ello la mayor necesidad de mano de obra esclava en las plantaciones. Los esclavistas que perpetuaron esta situación lo hicieron a costa de sus aspiraciones burguesas de integrarse socialmente como industriales. Estas fracasaron por no disponer del capital necesario para completar la mecanización en la recolección de la caña, lo que les hubiera permitido prescindir de los esclavos¹⁷⁰.

En 1854 el general De la Concha vuelve a Cuba, donde permanecerá cinco años gobernándola; al final de ese periodo, la Unión Liberal (UL) se puso al frente de la protección de los intereses esclavistas, ya que “Leopoldo O’Donnell era viejo colaborador de los traficantes de esclavos”¹⁷¹, que le financiaron sus veleidades colonialistas. Bajo el mandato de De la Concha, en 1855 se descargaron en el puerto de La Habana 1.800 esclavos negros, llegando a 160.000 en 1866, de los que más de 70.000 eran culíes¹⁷².

Esta enorme migración forzada se produjo durante la guerra comercial que los ingleses declararon al tráfico de esclavos negros. El

¹⁷⁰PIQUERAS ARENAS, J. y SEBASTIÁ DOMINGO, E., *Agiolistas negreros y partisanos*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim, 1991, pp. 239-299.

¹⁷¹PIQUERAS ARENAS, J.A (Edit.): *La Revolución Democrática...* pp.284.

¹⁷²Sirviente indígena de la India, China y otros países orientales. (María Moliner: *Diccionario del uso del español*, RBA, Madrid, 2008).

Partido Español de La Habana encontró la solución en la importación de chinos, gracias a las facilidades iniciales que su gobierno puso para la contratación: “En él tomaron parte los mismos hombres que se dedicaban al tráfico de negros: el criollo Colomé y el vasco Zulueta, aunque también participaron casas comerciales peninsulares cuya relación con la trata todavía no ha sido esclarecida, es el caso de la malagueña Loring y Cía.”¹⁷³. En 1860 entraron 6.000 culíes y en 1861 lo hacen más de 7.000. Es de sospechar que la intervención de España en la Conchinchina, de acuerdo con Francia, albergara también la inconfesable intención del tráfico a Cuba, vista la dificultad que ponían los ingleses a los barcos negreros provenientes de África.

La experiencia colonial británica en la India vendría a descubrir un filón humano inagotable, el que pondría fin al problema creado por el abolicionismo. La raza amarilla sería el nuevo almacén aprovisionador de hombres para las colonias de América y Oceanía. El 30 de junio de 1847 llegó a la Habana el “Oquendo” con 206 chinos. En 1848 se suspende la trata, pero en 1854 se reanuda, y así varias veces. Esos vaivenes legislativos ocultan una realidad de hechos consumados que permitió a los propietarios la adquisición de económicos trabajadores chinos, estimándose la población de culíes en Cuba en cien mil¹⁷⁴.

A finales de 1850, Loring debía recorrer en diligencia el tortuoso camino que unía Málaga con la capital del Reino, con el objeto de asistir a

¹⁷³PIQUERAS ARENAS, J.A (Edit.): *La Revolución Democrática...*, p. 285-286. En esta última cita aparece la primera referencia que encontré respecto a una operación esclavista de Loring.

¹⁷⁴MESA, R.: *El colonialismo en la crisis del XIX...*, pp. 170 y 181.

los plenos del Congreso del que era diputado¹⁷⁵. Por esas fechas, a través de una carta, hacía confidencia a un amigo malagueño de la desastrosa opinión que le merecían sus compañeros de escaño¹⁷⁶. Es indudable que tanto esfuerzo debía de ir acompañado de otras compensaciones. La implicación política con la Unión Liberal, donde ya destacaba su antiguo protegido Cánovas, le supuso prebendas en el campo empresarial. Entre otras ventajas le permitía estar informado en primera fila de la situación de sus intereses ferroviarios como adjudicatario del ferrocarril de Córdoba a Málaga, además de otras oportunidades de negocio que gracias a su escaño lo situaban en posición privilegiada. Durante ese periodo, Loring constituyó un ejemplo de la íntima relación entre poder político y poder económico y conoció de primera mano el apoyo de la Unión Liberal al mantenimiento de la esclavitud en Cuba.

También está fechado en 1859 un documento del AHN donde se indica que los Sres. Loring contrataron una fragata con cargamento de chinos destino a La Habana, confirmando la participación de Jorge Loring en el tráfico de esclavos. En su primera página se indica el objeto del escrito del Cónsul en Emuy al Primer Secretario de Estado y del Despacho: “Comunicación relativa a la salida de la fragata española ‘Gravina’ con cargamento de colonos chinos para La Habana”. En la comunicación propiamente dicha se concreta que salió del puerto de Emuy el 25 de junio

¹⁷⁵ Aún faltaban más de cinco años para unir mediante ferrocarril Córdoba y Málaga, y poder llegar poco después a Madrid con el mismo tren.

¹⁷⁶ Archivo particular de Jorge Benthem y Olga Mendoza, *Carta de Jorge Loring a Joaquín Ferrer*, 2-2-1859, Málaga.

de 1859, llevando 351 chinos y una china. Eran contratados por los señores Orbeta y Cía., del comercio de Manila, en nombre de Manuel Ruiz del Castillo, apoderado de los señores “Jorge Loring y Cía.” del comercio de Málaga¹⁷⁷. Salta a la vista la escasísima proporción de mujeres entre los colonos, lo que confirma las acusaciones de esclavismo inglesas, pues si su objetivo fuera el de colonizar hubieran marchado los chinos con sus familias. Por otro lado, se acusó a los culíes de prácticas homosexuales o de prostitución¹⁷⁸. En este caso se confirma que los traficantes, para reducir costos, solo enviaban varones a Cuba.

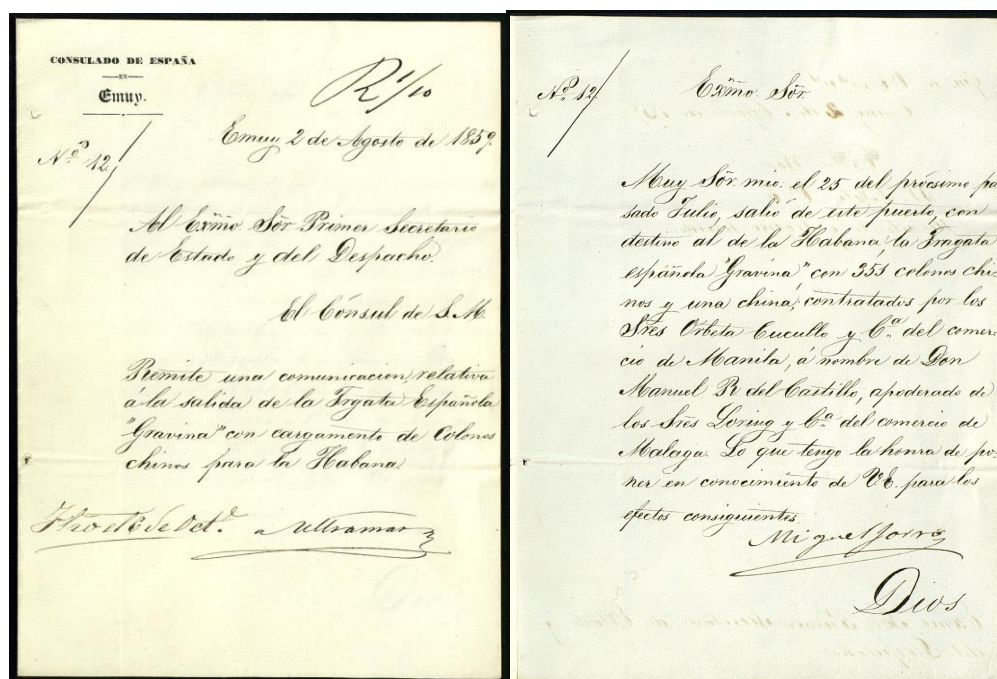


Figura 1. Comunicación de salida de la Gravina contratada por los Sres. Loring, con cargamento de colonos chinos para La Habana.

Fuente: AHN, Mº EXTERIORES, H.2361, banda 1.01

¹⁷⁷ Archivo Histórico Nacional (AHN), Ministerio de Asuntos Exteriores, legajo H: 2361/1848-1860, nº 12, fol. 1-3, *Comunicación relativa a la salida de la fragata española “Gravina” con cargamento de colonos chinos para la Habana*, 2-8-1859.

¹⁷⁸ MESA, R.: *El colonialismo en la crisis del XIX...*, p. 177.

Este mismo legajo contiene la correspondencia cruzada entre el cónsul español en Emuy (Sr. Jorro) y su colega el vicecónsul de Inglaterra (Mr. Morrison) por causa del Gravina. El motivo era elevar a Madrid la información de la disputa entre ambos cónsules, lo que había generado un incidente diplomático entre los dos países. Gracias a ello conocemos más detalles del flete. El transporte de los emigrantes sufrió grandes alteraciones por el trato vejatorio recibido por el pasaje en el momento del embarque y durante la travesía.

Contra las acusaciones inglesas de ataque a los derechos humanos, Jorro eleva el tono de la disputa acusando de manejos del protestantismo, llamando a los ingleses “misioneros protestantes” y al cónsul inglés “prepotente”. Ante la protesta del cónsul británico, el de España en Emuy replicó (sin desmentir las acusaciones de su colega) recordándole las violaciones infringidas por los ingleses a las reglas que prohibían el tráfico de opio. Traslada el maltrato a los culíes (admitiendo esa práctica) a los corredores chinos, reconociendo abusos que “rechaza la moral y la justicia”. Este legajo contiene también un escrito de apercibimiento del Cónsul General en China a Jorro transmitiéndole la preocupación de Isabel II “por escritos tan acalorados”, lo que indica la transcendencia que había alcanzado el incidente¹⁷⁹.

La práctica esclavista contó con una amplia representación catalana; de los cuatro banqueros emblemáticos de esa región, dos tuvieron sus orígenes comerciales en Cuba y estuvieron muy vinculados con la trata. La

¹⁷⁹ Archivo Histórico Nacional (AHN), Ministerio de Asuntos Exteriores, legajo H: 2361/1848-1860, nº 65 fols. 4 a 15, *Correspondencia cruzada entre el cónsul español en Emuy y el vicecónsul de Inglaterra, remitido por el cónsul general de España en Macao a causa del Gravina*, 2-8-1859.

familia Vidal Cuadras tuvo el inicio de su riqueza en Santiago de Cuba, donde abundaban los catalanes. A la vez que destacaron en el préstamo con interés, tuvieron varias fincas con esclavos. Cuando los hermanos Manuel, Alejo y Antonio se trasladaron a Barcelona a mediados de siglo, fundaron la Banca Vidal Cuadras, aunque continuaron con su negocio de consignatarios y navieros con Cuba¹⁸⁰. Antonio López, primer Marqués de Comillas, emigró a Cuba actuando en la intermediación de esclavos. Gracias a una ventajosa boda pudo financiar una armadora dedicada a unir Guantánamo con Santiago de Cuba. Sus grandes beneficios estuvieron vinculados al tráfico ilegal de esclavos en el Oriente cubano. Con ese capital pudo crear la naviera “Antonio López y Cía.”, que unía mediante línea regular la Península con las Antillas, y el Crédito Mercantil, banco comercial de gran peso en Barcelona¹⁸¹.

En Asturias la prensa habla de colonos asturianos contratados por el Círculo de Hacendados, sobre los que se ejercía una esclavitud más terrible que la de los negreros. Aunque no se conoce ningún hacendado asturiano con esclavos en Cuba, se sabe que algunos se dedicaron a ese tráfico. Está documentado que Ramón Argüelles Alonso (Marqués de Argüelles) fue el mayor negrero de su época¹⁸².

¹⁸⁰RODRIGO Y ALHARILLA, M.: “Una saga de banqueros: la familia Vidal-Quadras”, *Historia social*, nº64, 2009, pp. 99-119.

¹⁸¹FAES DÍAZ, E.: “El marqués de Comillas: un banquero camino del altar”, *Historia Social* 64, 2009, pp. 121-137.

¹⁸²ERICE, F.: *Propietarios, comerciantes e industriales...*, p. 112.

2.3 ¿Un especulador inmobiliario?

A lo largo del siglo XIX Málaga va a disfrutar de un crecimiento económico basado en la prosperidad comercial del siglo XVIII y en la temprana industrialización iniciada en el primer tercio del siglo. Todo ello se verá reflejado en un crecimiento de población que solo decaerá a final de siglo, lo que generará una demanda habitacional y de suelo industrial que será resuelta de manera impulsiva y desordenada mediante la expansión superficial y el crecimiento en altura de las edificaciones. El incremento de suelo provendrá fundamentalmente de las sucesivas desamortizaciones, de los rellenos originados por los acarrees marinos o fluviales y de su expansión territorial hacia la huerta. La ampliación del número de plantas permitidas se conseguirá a través de los múltiples proyectos parciales de urbanización, que a cambio originaron nuevas calles y el atirantado de algunas existentes. El primer caso tendrá un ejemplo en una de las especulaciones realizadas por Loring y estudiadas en este epígrafe.

La jerarquización del suelo, consecuencia de la revolución liberal, originó la división entre la ciudad burguesa y la industrial. La primera se localizará en el centro urbano, y la segunda en la periferia del oriente y el poniente marítimo malagueño. Mediante este trabajo voy a investigar dos actuaciones relacionadas con su crecimiento urbano. Una, vinculada con la Málaga burguesa, localizada en el centro urbano, y la segunda en plena zona industrial en el oeste de la ciudad. Comprobaré la entidad del negocio inmobiliario dentro del global de sus actuaciones empresariales, así como

las contradicciones y conflictos generados entre los agentes intervinientes. Son netamente especulativas y se concretan en la rápida compraventa de la Posada de la Corona y la conflictiva urbanización de la Explanada de la Estación. Se localizan en el tiempo entre mediados de la década de 1860 y comienzos de la década de 1880. Los resultados obtenidos para Málaga pretendo cotejarlos con dos ciudades de características diferentes: la más conservadora y de interior, Sevilla, y la más burguesa y mediterránea, Valencia.

El desarrollo urbanístico de Málaga

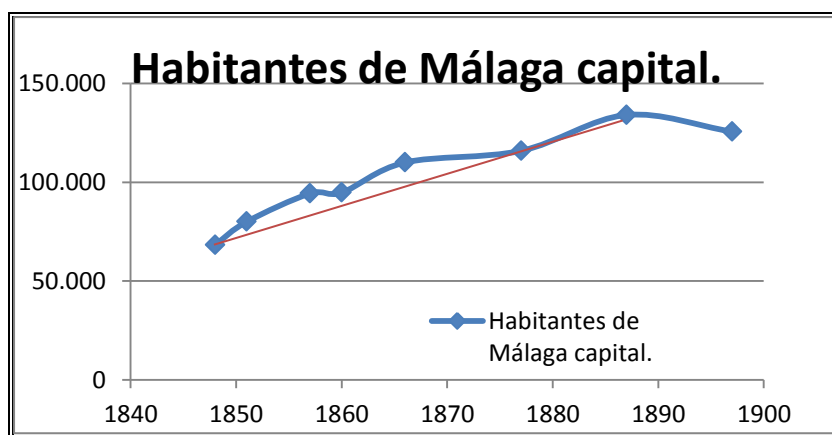
Si el desarrollo urbanístico viene condicionado por el incremento de la población y este es el más elevado de cualquier etapa anterior en Málaga, la ciudad tuvo que crecer. En el gráfico 1, abajo dibujado, he unido con línea violeta la población reflejada por Madoz (1848) con la determinada en el censo de 1887, marcando esta recta una progresión aritmética. Entre esos dos hitos, las poblaciones de los años consultados se aproximan en su media a la recta del crecimiento aritmético.

El crecimiento se mantiene hasta que entre 1887 y 1897 se produce un descenso de población, encontrándose la explicación en la crisis económica generada por la filoxera. De estos simples *input* deducimos un problema urbanístico importante. Otras causas que influyeron en la urbanización de las ciudades españolas en el siglo XIX, y en Málaga

especialmente, fueron las desamortizaciones, la revolución de los transportes y la industrialización¹⁸³.

TABLA 6 Y GRÁFICO 1. POBLACIÓN DE MÁLAGA CAPITAL (1848-1897)

AÑO	HABITANTES
*1848?	68.271
*1851	80.000
1857	94.293
1860	94.742
*1866	109.988
1877	115.882
1887	134.016
1897	125.579



Fuente: Elaboración propia a partir de los Censos, Pascual Madoz, Martínez Montes y Mercier y de la Cerda¹⁸⁴.

¹⁸³PAREJO, A.: *Historia económica de la provincia...*, p.66.

¹⁸⁴MADOZ, P.: *Diccionario geográfico-estadístico-geográfico, 1845-1850* (Edición facsímil) Tomo XI, Valladolid, Ámbito Ediciones, 1986/ MARTÍNEZ y MONTES, V: *Topografía médica de la ciudad de Málaga*. Málaga, Círculo Literario de Málaga, 1852/ MERCIER, A Y DE LA CERDA, E.: *Guía de Málaga y su provincia*. Cádiz, Tipografía de la Marina, 1866.

En el siglo XVIII, el único proceso transformador urbanístico de Málaga fue la Alameda, completado con la demolición del castillo de San Lorenzo, lo que posibilitó su terminación hasta el río Guadalmedina¹⁸⁵. Durante el primer tercio del siglo siguiente la planta urbana de Málaga apenas cambió respecto al siglo anterior¹⁸⁶, pues el proceso decisivo para la transformación de la ciudad (como del resto de las ciudades españolas) fue el desamortizador. La idea tuvo su raíz con la Ilustración, pero no se consolidó hasta que Juan Álvarez Mendizábal le dio el empuje definitivo con la llamada Desamortización Eclesiástica (1835 a 1843).

En numerosos documentos malagueños de subastas judiciales aparecen formularios previamente impresos donde se explican la causa desamortizadora eclesial. En estos se resume el Real Decreto del 19 de febrero de 1836 (Ley Desamortizadora de Juan Álvarez Mendizábal), en el que se expresa su presunto objeto, que la agricultura y el comercio se beneficien¹⁸⁷. La realidad fue diferente, pues las propiedades inmobiliarias quedaron en manos de unos pocos compradores (fundamentalmente de la gran burguesía emergente), privando de subsistencia al campesinado. Lo podemos comprobar en Málaga, pues fue la oligarquía industrial y comercial quien compró los conventos que quedaron dentro del casco urbano¹⁸⁸.

¹⁸⁵MACHUCA L.: *Málaga, Ciudad abierta. Origen, cambio y permanencia de una estructura urbana*, Málaga, Colegio de Arquitectos, 1987, p.194.

¹⁸⁶RUBIO DÍAZ, A.: *Viviendas unifamiliares contra corralones. El barrio obrero de Huelin. Málaga 1868-1900*, Málaga, Miramar, 1906, pp.12 y 13.

¹⁸⁷Uno de tantos ejemplos lo encontré en: AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 4112, f.1192. Notaría Joaquín Ruiz Romero: *Formulario impreso sobre argumentación jurídica para la amortización de fincas.*, Málaga, 1850.

¹⁸⁸MORALES FOLGUERA, J.M.: “Consecuencias de las desamortizaciones”, *Desamortización y Hacienda*, tomo II, p. 309. 338.

Durante la Década Moderada (1844-1854) se concretó el incremento poblacional malagueño (ver Gráfico 1). La boyante burguesía local exigió nuevos gustos residenciales en el centro urbano y en las faldas del Gibralfaro. Esas necesidades de suelo se satisficieron con los bienes amortizados eclesiales (conventos e iglesias) y con los terrenos de propios (los ganados al mar, al cauce del Guadalmedina y con los cuarteles). Es decir, principalmente en los veintinueve grandes conventos e iglesias desamortizados que suponían un tercio del suelo urbano¹⁸⁹, y en los terrenos de propios promovidos por el Ayuntamiento. Muchas de estas tierras de propios se vendieron a censo¹⁹⁰ y en pequeñas parcelas, por lo que teóricamente accedieron al suelo gente de pocos recursos, pero la picaresca originó la compra de parcelas por personas interpuestas y la acumulación de suelo en las mismas manos.

Entre la Alameda y el Puerto, entre las Playas de San Andrés y la fábrica La Constancia y en la Malagueta, se localizaron las industrias malagueñas y los barrios obreros. Gracias a las tierras ganadas por el encauzamiento del río Guadalmedina próximas a su desembocadura, en sus dos márgenes, se obtuvieron manzanas urbanizables para el Ayuntamiento¹⁹¹. En el periodo de vigencia de la ley Mendizábal (1835 a 1855), algunas edificaciones se concedieron al Ejército convirtiéndose en cuarteles; así ocurrió con los conventos de la Merced, la Trinidad, Capuchinos, y con el Convento de la Victoria transformado en hospital

¹⁸⁹PAVÓN, F.: *El Ayuntamiento de Málaga durante la década Moderada (1844-1854)*. Málaga, Área de Cultura (Ayuntamiento de Málaga), 2001, pp. 145- 147.

¹⁹⁰“Obligación o carga que existe sobre alguna propiedad, por la cual el que disfruta tiene que pagar cierta cantidad a otra persona.” (MARÍA MOLINER, 2008)

¹⁹¹PAVÓN, F.: *El Ayuntamiento de Málaga...* pp. 149-151.

militar. La siguiente desamortización la inició Pascual Madoz en 1855, y estuvo vigente durante todo el resto del siglo. A pesar de que en la Península predominaron las desamortizaciones civiles, en Málaga continuaron siendo más importantes las eclesiásticas. Málaga adquirió su mayor auge desamortizador durante la Primera República, siendo la tercera ciudad en número de ventas de fincas urbanas, después de Barcelona y Sevilla¹⁹².

TABLA Nº 7. TODAS LAS INTERVENCIONES URBANAS APROBADAS POR EL AYUNTAMIENTO

Periodo	1830-39	1840-49	1850-59	1860-69	1870-79	1880-89	1890-99	TOTAL
Nº Intervenciones	404	392	422	554	553	591	358	3274

Resumido por el autor a partir de datos de Alfredo Rubio¹⁹³.

El protagonismo de las elites comerciales malagueñas en las actuaciones urbanísticas más importantes de la ciudad aparece recogido en la bibliografía como un hecho cierto. Sin embargo, del análisis del Cuadro nº 2 de todas las intervenciones urbanas aprobadas por el Ayuntamiento, se deduce que entre 1830 y 1860 (periodo de la mayor inversión industrial) se produjeron el 37,2% de las actuaciones. Mientras que entre 1860 y 1890 (que incluye el periodo republicano del auge desamortizador) ascendieron al

¹⁹²MORALES FOLGUERA, J. M.: *Málaga en el siglo XIX. Estudio sobre su paisaje urbano*, Málaga, departamento Historia del Arte de la Universidad de Málaga, 1982, p. 135.

¹⁹³RUBIO, A. *Viviendas unifamiliares...*, Gráfico nº1, 1996, p.21.

51,8%. Aunque las únicas de cierta importancia estuvieron ligadas a la elite comercial malagueña; sin embargo, los pequeños promotores fueron los actores clave de la transformación de la ciudad, como indica el número de intervenciones.

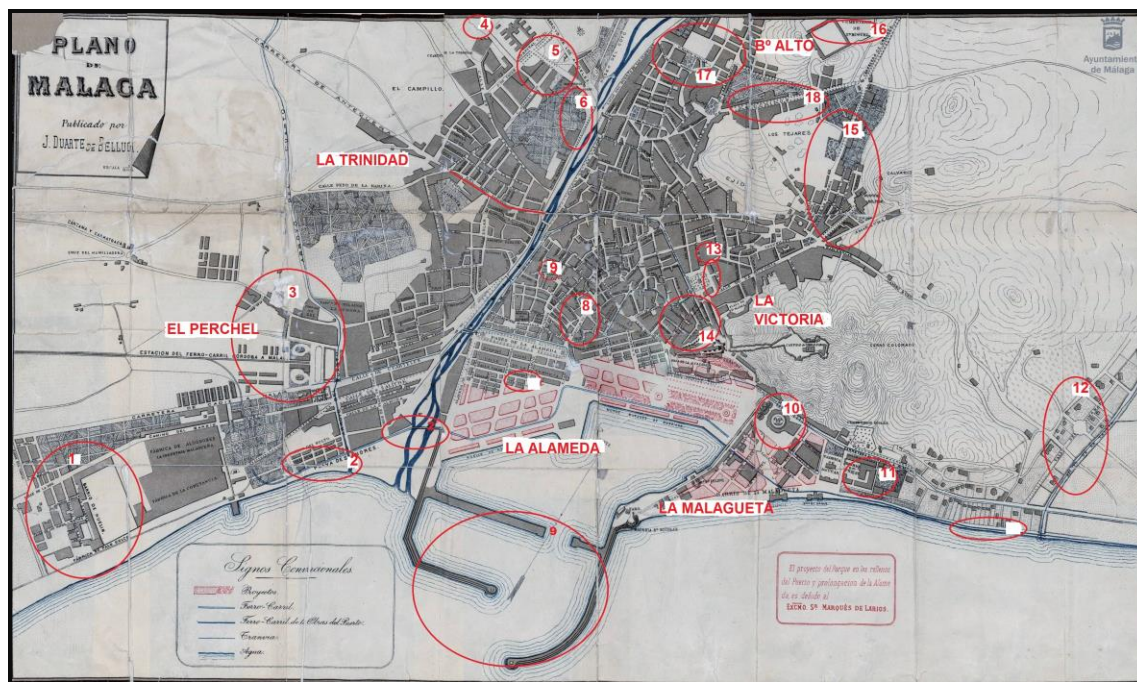


Plano 1. Principales actuaciones ejecutadas o proyectadas hasta 1863.
Fuente: Elaboración propia a partir de AHPMa N° 076, JOAQUÍN PÉREZ DE ROZAS: *Plano de la Ciudad de Málaga*. Año 1863, Escala 1:5000¹⁹⁴.

El Perchel: la siderurgia La Constancia (1), fábricas de gas y textil (3), la Estación del Ferrocarril (2). La Trinidad: el Hospital Civil (4). La Alameda: demolición del Castillo de San Lorenzo (5), urbanizaron terrenos ganados al mar (5). La Malagueta:

¹⁹⁴ AHMMa, “Arrabales y barrios en expansión urbanística.”, N° 074.

ferrería (8), martinete, azucarera (9) y Cementerio Inglés (10). B° Alto: El camino de Granada el cementerio de la ciudad (11). El Arrabal Alto: el Molinillo (12) y Capuchinos (13).



Plano 2 Principales actuaciones ejecutadas o proyectadas (1863-1898).
Fuente: Elaboración propia, a partir de AHPMa N° 079. 1898, J. Duarte Velluda.
Plano de Málaga, año 1898, Escala 1:5.000 (con proyecto del Parque y La Malagueta del Marqués de Larios, en rojo)

El Perchel: la barriada obrera de Huelin (1) y la ampliación del Bulto (2), urbanización de la Explanada de la Estación (3). La Trinidad: el Manicomio (4), urbanización de la plaza del Hospital (5), y urbanización entre calle Alfonso XIII y el Guadalmedina (6). La Alameda: ampliación de la urbanización hacia el mar (7); nueva calle Marqués de Larios (8); Posada de la Corona (9). La Malagueta: La plaza de Toros (10) y el barrio de Pries (11); El Limonar se urbaniza (12). La Victoria: se

cierra la plaza de Riego (13, y se prolonga la calle Victoria hacia La Aduana (14). Nuevas construcciones en Cristo de la Epidemia y la salida hacia Granada. (15-16). Barrio Alto: consolidación urbanística del Molinillo y Capuchinos (17 y 18).

En los planos de Málaga de Pérez de Rozas (1863) y de Duarte Belluga (1898) —Planos 1 y 2— he reflejado las principales actuaciones urbanística hasta 1863 y las del periodo 1863-1898, respectivamente. Estos documentos nos dan una idea de la entidad espacial del crecimiento de la ciudad en planta; en ellos he numerado sus principales localizaciones, destacando el desarrollo de la ciudad industrial. El Perchel evolucionó de 14.163 vecinos en 1852 a 17.952 en 1861, y en 1866 llegó a 18.095 habitantes. Se detectan las actuaciones en superficie, no así la elevación a tres y cuatro pisos de los edificios en los nuevos barrios obreros de El Bulto y Huelin¹⁹⁵.

A los barrios al oeste de la ciudad fue expulsado el proletariado urbano, que se localizó principalmente en los tradicionales corralones¹⁹⁶, a los que pretende enfrentarse el proyecto de barrio obrero que tuvo a Huelin como promotor. En 1869 Juan Nepomuceno Ávila, arquitecto redactor, lo presenta diseñado como un sistema ortogonal formado por manzanas en cuadrículas de 90 metros de lado, con chaflanes en las esquinas, cada manzana dividida en cuatro sub-manzanas con calles de 5 metros y con un

¹⁹⁵MORALES MUÑOZ, M.: “Morfología social y transformaciones urbanas en la Málaga del siglo XIX”, *Boletín de arte*, nº10 (1989).

¹⁹⁶Casa de vecindad propia de Málaga. En el siglo XIX era símbolo de hacinamiento y miseria, las viviendas se situaban en varias plantas alrededor de un patio central. Estas únicamente se componían de una sala sin ventanas, dejando la ventilación y la iluminación reducida a la puerta que daba al patio. En este se situaban los servicios comunes: cocina, lavadero, retrete. (MORALES MUÑOZ, M.: “Estudio preliminar”, en SALINAS, R., *Obligado por la burguesía. Refutación de sofismas burgueses*, Málaga, Diputación de Málaga, 2.000, pp. 12-16).

espacio central a modo de plaza¹⁹⁷. Modelo que recuerda, solo en planta y a menor escala, el Plan Cerdá del ensanche barcelonés. También se distingue el desarrollo de la ciudad burguesa, especialmente hacia el este en el último cuarto del siglo, llegándose a urbanizar la carretera de Almería hasta el Palo. En el Paseo de Reding, en la Avenida de Príes y en los paseos de Sancha y del Limonar se concentran los palacetes de la alta burguesía, con sus viviendas unifamiliares ajardinadas¹⁹⁸.

La actividad inmobiliaria de un ferroviario

En la Málaga de la Oligarquía de la Alameda, el que más se benefició de las desamortizaciones fue D. Manuel Agustín Heredia, que compró la mitad de los solares del Castillo de San Lorenzo y logró hacerse con varias parcelas entre la Alameda Principal, la de Colón y el puerto. En la década de 1830 compró la antigua cárcel situada en la plaza de la Constitución, construyendo el pasaje que lleva su nombre. Cuando muere, el número de sus fincas urbanas se eleva a 27 y su valor sobrepasaba los tres millones de reales de vellón¹⁹⁹. Martín Larios Herrero también adquirió bienes desamortizados en la década de 1840, compró solares en Puerta del Mar y el convento de San Pedro de Alcántara y levantó el actual edificio existente junto a la plaza del Teatro. Francisco Reboul Sobrino obtuvo, cuando era concejal, el Jardín de Aclimatación Municipal. Lo vendió a los pocos meses a los Larios, multiplicando por cuatro su valor de subasta, al

¹⁹⁷RUBIO DÍAZ, A.: *Viviendas unifamiliares...*, p. 69.

¹⁹⁸GARCÍA GÓMEZ, F.: 1995 y *La vivienda malagueña del Siglo XIX. Arquitectura y sociedad*, Málaga, Cajamar, 2000, p.129.

¹⁹⁹GARCÍA MONTORO, C.: *Málaga en los comienzos de la industrialización: Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 1978, p. 119.

tiempo que los Larios establecieron allí su fábrica textil “Industria Malagueña”²⁰⁰. Lo que confirma la anterior afirmación de la utilización de personas interpuestas por parte de la oligarquía para eludir los requerimientos de la ley amortizadora.

El otro vértice del llamado Triángulo Oligárquico de Poder²⁰¹, Jorge Loring Oyarzábal, prefirió dejar su impronta de prestigio en la Finca de la Concepción, pero no se caracterizó por su labor urbanística. En general, el burgués decimonónico en España no tuvo una especial incidencia en la construcción de las ciudades. Esta hipótesis es compartida por el profesor Rubio Díaz, quien al referirse a los grandes comerciantes e industriales malagueños afirma que no actuaron como especuladores urbanos profesionales, aunque las construcciones industriales que generaron sus negocios los califican como promotores de la ciudad²⁰². Tampoco en Valencia el negocio inmobiliario lo ejercieron empresas especializadas, sino que fueron particulares quienes se beneficiaron. A pesar de ello la gran burguesía tuvo incentivos para su inversión en fincas debido a su rentabilidad y para diversificar sus riesgos. Pero es en el prestigio donde las élites decimonónicas reflejan su concepto de la vivienda como “la metáfora del propio dominio social”²⁰³.

²⁰⁰MORALES FOLGUERA, J. M.: *Málaga en el siglo XIX...*, pp. 148-153.

²⁰¹Otros autores prefieren llamarlo Triángulo Financiero Malagueño, o Triángulo de Poder, la denominación escogida quizá refleje mejor las repercusiones de poder personal, prestigio social y económico que pudieron representar Martín Larios, Tomás Heredia y Jorge Loring en los años cincuenta y sesenta del siglo XIX malagueño.

²⁰²RUBIO DÍAZ, Alfredo: *Viviendas unifamiliares...*, p. 62.

²⁰³SERNA, J. y PONS, A.: *Los triunfos del burgués. Estampas valencianas del ochocientos*, Valencia, Tirant Humanidades, 2012, pp. 139-145.

Con la firma del marqués de Casa Loring existen en el Archivo Provincial escrituras de compraventa de su negocio familiar y propiedades heredadas por el matrimonio. Respecto a estas, las más importantes se incluyeron en la dote que aportó Amalia Heredia en su boda con Loring, principal causa del origen de su capitalización. En dicho documento aparecen los siguientes edificios de viviendas correspondientes a las calles de S. Lorenzo 9 y 11, De la Gloria 24, Gigantes 10 y S. Bernardo 8. Destacan por su valor la casa donde murió (Hoyo Esparteros 29) y los almacenes de calle Panaderos 8 y Salitre 9. El monto de lo aportado en valores inmobiliarios supuso el 13,36% del total de la dote de Amalia²⁰⁴.

En cuanto a la actuación inmobiliaria de sus empresas familiares estuvieron más ligadas a fincas rústicas y a préstamos facilitados a sus proveedores agrícolas. He detectado una operación puramente inmobiliaria del año 1864, por la que compra una casa en calle Refino, en pleno Barrio Alto, por 42.763 r. v. También lo hace con dos edificios situados en calle Angosta, en la barriada del Palo. Al ser el mismo vendedor se hace con un único contrato por un importe total de 195.000 r. v. Don Miguel Jurado Gómez era el antiguo propietario y sabemos por la escritura que era almacenista de vinos²⁰⁵.

Las operaciones inmobiliarias anteriores no destacan respecto a las de cualquier comerciante burgués contemporáneo. Sin embargo, los dos

²⁰⁴AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 5.002, fols. 358-366, LORING, J.: *Dote de D^a Amalia Heredia contra Jorge Loring*. Notaría de D. Joaquín Ruiz Romero, Málaga, 25-4-1851.

²⁰⁵AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 4.637, f.165. Notaría Francisco J. de Ávila. JORGE LORING HERMANOS: *Venta de inmueble Sres. Loring Hermanos contra Miguel Jurado de inmueble en calle Refino de Málaga*, Málaga, 16-1-1864.

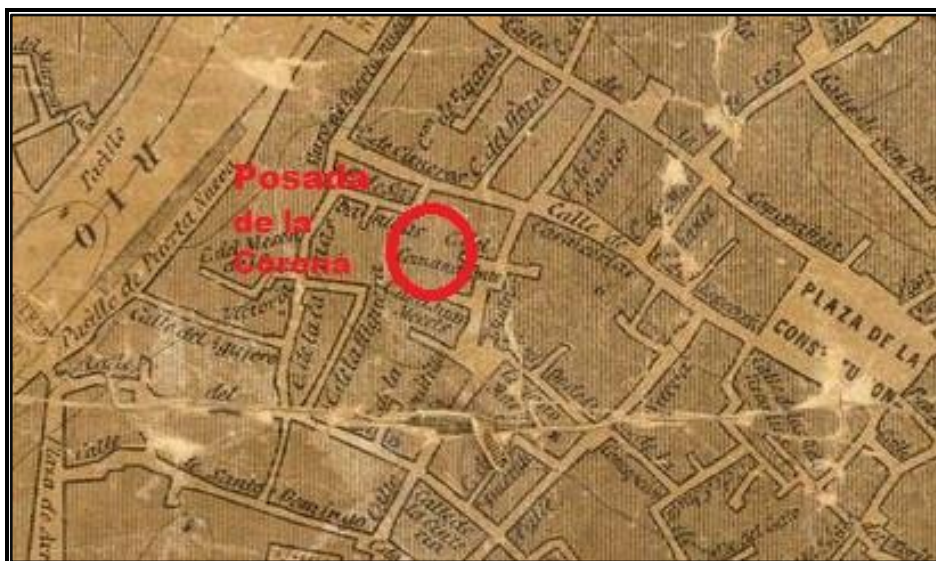
expedientes objeto de mi investigación tuvieron una cierta importancia en la transformación del suelo de la urbe malagueña. La antigua Posada de La Corona, situada junto a la iglesia de San Juan, en la que Loring actuó como comprador con carácter individual. En el segundo caso, la Explanada de Estación, enclavada en el barrio de El Perchel, actuó el ferroviario como director gerente del Ferrocarril Córdoba-Málaga.

La Posada de la Corona

La Posada de la Corona²⁰⁶ era un viejo inmueble de los que existían en el centro de Málaga, que fueron demolidos por el municipio tras su compra. Gracias a ello se pudo incrementar la superficie de edificación y construir nuevas calles. Esta propiedad estaba situada “en calle San Juan y callejón de Sieverts número 24 (moderno)” y ocupaba una superficie de unos 1.319 m²²⁰⁷.

²⁰⁶La sitúo en el plano 2, localización 8 en el plano de Belluga.

²⁰⁷MUÑOZ MARTÍN, Manuel: *El crecimiento urbano malagueño. Historia de un cambio de ruta en la economía del suelo*, Málaga, Unicaja y Colegio de Economistas de Málaga, 2008, p.117.



Plano 3. Localización de la Posada de la Corona en 1863.

Fuente: Elaboración propia, a partir de AHMMa N°074, Joaquín Pérez de Rozas, *Plano de la Ciudad de Málaga E 1-5000*



Plano 4. Localización, en plano de 1898, de la antigua Posada de la Corona,
Fuente: Elaboración propia a partir AHMMa N° 079, J. Duarte Belluga, *Plano de Málaga, E 1-5.000.*

En los recortes obtenidos sobre cartografías de 1863 y 1898 (Planos 1 y 2), podemos observar la ubicación aproximada del solar y la evolución urbanística tras la demolición de la Posada de la Corona, con las dos calles que la cruzan, Calderón de la Barca y prolongación de calle Higuera.

Conocemos de esta compraventa a través de un documento posterior a la misma que nos da noticia de una escritura fechada el 12 de

abril de 1880 ante el notario de Écija D. Ángel Díaz Mendoza, por la que D. Joaquín García Cid y D. Jorge Loring Oyarzábal “adquieren de por mitad [...] mediante compraventa de Dña. María Soledad, D. José Mantilla Tamarino y demás herederos [...] casa denominada Posada de La Corona en calle San Juan”²⁰⁸. Su socio en ese negocio fue García del Cid, que era un especulador inmobiliario. Lo sabemos gracias a que reconoce, en las mismas escrituras, ser propietario de otras parcelas próximas vinculadas a expropiaciones a causa del trazado de nuevas calles. Loring se encontraba en esa época viviendo en Madrid y ocupado con sus intereses en Ferrocarriles Andaluces. Pero su influencia en Málaga permaneció intacta a pesar del traslado de su residencia lejos de su ciudad natal. Lo confirmamos pocos años después con la noticia de la inminente llegada de su desafortunado hijo Manuel a la alcaldía malagueña, lo que solo una bala impidió que lograra²⁰⁹. Esa ascendencia malagueña le permitió conocer a su socio en esa compra, saber del interés del Ayuntamiento por esa propiedad y de su inminente revalorización.

El mismo año en que adquieren esa finca, el Ayuntamiento expropió los terrenos necesarios para construir dos viales en los terrenos de la antigua posada. A cambio los propietarios podrían vender el solar dividido en

²⁰⁸ AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 5238, p.5012. Notaría Miguel Cano de la Casa. GONZÁLEZ GONZÁLEZ, F.J.: *Compraventa de Feliz José González González contra Jorge Loring Oyarzábal y Joaquín García del Cid*, Málaga, 31-12-1883.

²⁰⁹ **Manuel Loring Heredia** murió a causa de un disparo de un periodista liberal, Francisco de Asís García Peláez. La causa judicial tuvo una repercusión mediática excepcional y el periodista fue condenado a diecisiete años de cárcel. Lo que parece consecuencia de un duelo, de los muchos de aquellas fechas, quisieron convertirlo los Loring en un asesinato alevoso. El cambio de turno político y la prensa liberal logró su conmutación de pena de prisión por el destierro, muriendo en su viaje a América para cumplir la nueva sentencia de exilio. De este caso hablaré con extensión en el capítulo 5 de esta tesis.

parcelas. Ello está confirmado por varios permisos solicitados al Ayuntamiento, entre los años 1881 y 1883, para construir en los terrenos de la antigua posada. Así lo hace D. Fernando de la Cámara a través del arquitecto Gerónimo Cuervo, en la parcela nº 6, que hace esquina con Sabanilla y el nuevo vial construido²¹⁰. Se trata de la calle Calderón de la Barca, donde hacen fachada la mayoría de las parcelas. Dice también ser propietario de los solares 2 y 3. El permiso es para construir un edificio de cuatro plantas más la baja. D. Eduardo Torres, según plano del arquitecto Manuel Rivera, también solicita una construcción similar. Le contesta el Arquitecto Municipal que en la Comisión de Ornato se aprobó el atirantado de Cisneros e Higuera, por lo que le da su conformidad a la altura del edificio (rasante) solicitada en agosto de 1881, al ser viales de similares características²¹¹.

La aprobación del atirantado de las dos nuevas calles aparece en ese mismo legajo, junto a las de diversas vías al norte del mercado de Alfonso XII. Las dos que cruzan la demolición quedan definidas así: “La que prolonga la antigua calleja de Server que en su día tendrá salida al pasillo de Puerta Nueva [claramente calle Calderón de la Barca]. La que arranca de Sabanillas, cruza el solar de la posada” y queda en prolongación de Higuera²¹². A estos dos viales, que cruzan el solar de la antigua posada, le dan la “clasificación de segunda” a efectos de atirantado y altura de pisos.

²¹⁰Estas calles están grafiadas en los Planos 3 y 4.

²¹¹AHMMa, Ornato (Obras Privadas), Legajo 1250 y 1247, expedientes nº 99 y 47, CUERVO, G.: *Solicitud de construir el solar nº 6 de Antigua Posada de la Corona*, Málaga, 1880 y RIVERA, M.: *Solicitud de construir en solar de Antigua Posada de la Corona*, Málaga, 1881.

²¹²AHMMa, Ornato (Obras Privadas), Legajo 1250, expediente nº 48, Arquitecto Municipal.: *Proponiendo la clase de calles que han de asimilarse a las nuevas calles, que cruzan el solar que fue Posada de la Corona*, Málaga, 1881.

En 1882 existe otra petición de construir en la parcela nº 4, solicitada por el arquitecto Gerónimo Cuervo, con planos de alzado en cuatro alturas, esta da fachada a Calderón de la Barca²¹³. En el mismo año, el antiguo socio de Loring en la compra de la posada, D: Joaquín García Cid, cede la cuarta parte de los terrenos dejados para vía pública de dicha parcela a José Morales Cosso, con el presunto objetivo de cancelar una deuda.

No son ajenos este tipo de documentos a la ciudad del Turia. Los profesores Pons y Serna hacen un análisis de historia cultural sobre “la ciudad extensa” valenciana. Mantienen que aunque el sector agrícola predominaba, existía un dominio de la ciudad sobre el *hinterland* agrícola de las comarcas limítrofes. Califican a la ciudad como un centro comercial del entorno. Valencia crece, demográfica y urbanísticamente, sin tener grandes fábricas²¹⁴. Estos historiadores valencianos consideran la ciudad como una industria en la que la materia prima es el suelo urbano. Los burgueses valencianos concedían a la compra de inmuebles, además del carácter inversor, el de limitar el riesgo de la especulación financiera. A lo que añadían el valor de prestigio, valor que asemejan a la teatralidad, convirtiendo la ciudad en un valor simbólico de su poder a través de sus espléndidas fachadas, jardines y panteones²¹⁵. Coinciden con el geógrafo

²¹³ AHMMa, Ornato (Obras Privadas), Legajo 1253, expediente nº 38, CUERVO, G...: *Solicitud de construir en solar de Antigua Posada de la Corona*, SOLAR Nº 4, Málaga, 1882.

²¹⁴ SERNA, J. y PONS, A.: *Los triunfos del burgués. Estampas valencianas del ochocientos*, Valencia, Tirant Humanidades, 2012.

²¹⁵ La Hacienda de La Concepción fue concebida por sus promotores (el matrimonio Loring-Heredia) como un símbolo de su magnificencia económica, política, social y cultural. La finca agrícola fue convertida en un gran jardín subtropical con especies de medio mundo. El palacio neoclásico que lo preside tras una gran escalinata le confiere carácter de teatralidad. El pequeño templo clásico del “Museo Loringiano” contuvo las mayores joyas arqueológicas romanas: los bronce de la Lex Flavia Malacitana y de Salpensa. Allí se reunían en verano las élites malagueñas, pero también las políticas y

Alfredo Rubio en el análisis sobre los barrios obreros, entendidos como sistemas de expulsión o segregación de clase, ya sea en la “Memoria de Ensanche”, de Antonio Sancho, en el caso de Valencia, o en el proyecto de Barrio Obrero de Huelin en Málaga²¹⁶.

Valencia y Málaga coincidían en la importancia de sus cascos antiguos, eminentemente burgueses, donde se ubicaron las oficinas de sus negocios comerciales marítimos y sus espléndidas residencias privadas. Unos en “el cuartel” del Mar y la calle del mismo nombre, los otros, en el distrito y avenida de la Alameda y en la calle Larios.

Los profesores valencianos defienden los Planes de Edificación como una forma de especulación por la que se troceaban las parcelas del centro de la ciudad y se incrementaba el número de plantas y la profundidad de las mismas. Concreta esos planes en el Huerto de la Ensenada, el Llano de la Zaidía y el convento de la Puridad. Proceso muy similar al malagueño anteriormente descrito para la Posada de la Corona.

Las burguesías de ambas urbes tuvieron un comportamiento semejante frente al crecimiento de sus respectivas ciudades, pero Málaga tuvo un carácter más industrial que Valencia, donde el sector agrícola prevalecía. Por ello, en Málaga la ciudad burguesa y la industrial quedaron

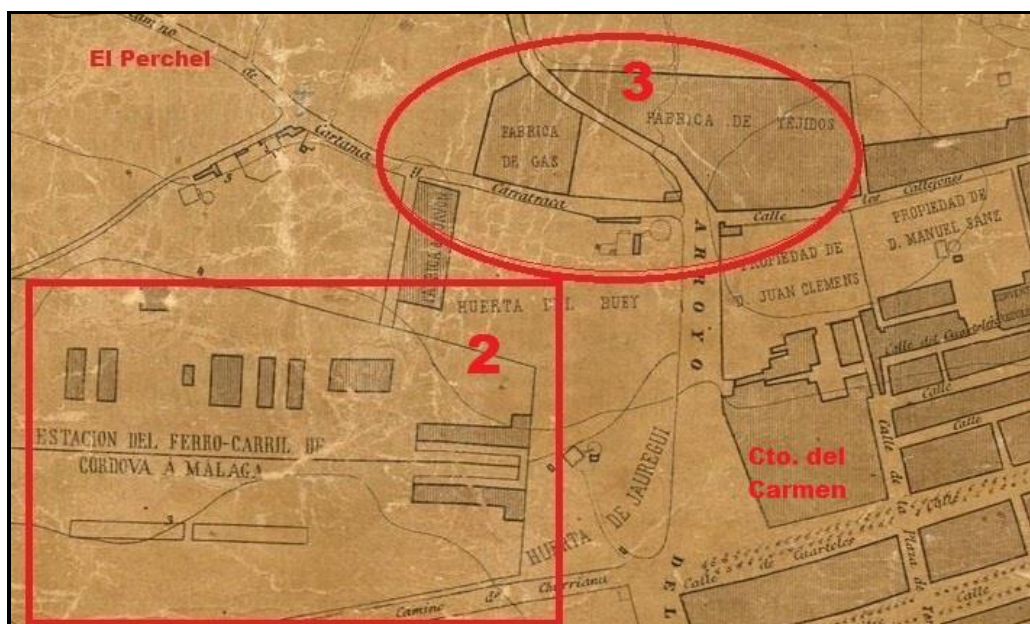
culturales nacionales y europeas. Hoy configura la principal causa de permanencia de Loring en la memoria de los malagueños.

²¹⁶En lo que respecta a Valencia: PONS, A. y SERNA, J.: *La ciudad extensa. La burguesía comercial en la Valencia de mediados del XIX*, Valencia, Diputación de Valencia, 1992, pp. 105-113. Y aludiendo a Málaga, la obra ya citada: RUBIO DÍAZ, A.: *Viviendas unifamiliares contra corralones. El barrio obrero de Huelin. Málaga 1868-1900*, Málaga, Miramar, 1996, p.127.

divididas por el río Guadalmedina, situándose la segunda al oeste de la ciudad.

La estación del ferrocarril y su explanada

La Estación del Ferrocarril Córdoba-Málaga se estableció en una zona de huerta situada al oeste de la población, la más próxima a las industrias existentes. Su localización fue especialmente estratégica, cerca del Puerto y de la Alameda. La expropiación se centró en dos fincas: la Huerta de Bachicha (o Jáuregui) y la del Buey. Como se puede apreciar en el Plano 5, obtenido del plano general de Málaga de Pérez de Roza de 1863, ambas fincas comprendían el espacio entre los caminos de Churriana y Cártama y el Arroyo del Cuarto.



Plano 5. Localización de la Estación del Ferrocarril.

Fuente: Elaboración propia. Recorte del plano de Joaquín Pérez de Rozas AHMMa N°074, año 1863., *Plano de la Ciudad de Málaga*, E 1-5000.

Tenemos noticia del acuerdo de compra de los terrenos a doña Ana Vázquez, viuda de Francisco Jáuregui, de un trozo de la Huerta de Jáuregui de 166 áreas a 16 r. v./vara², por un importe total de 363.076 r. v. Se le abonaron solo 220.000 r. v., pues aún no estaban hechas las particiones de la herencia. El secretario D. Manuel Casado certifica el acuerdo del Consejo de Administración del Ferrocarril Córdoba-Málaga el 29 de julio de 1862, para la autorización de cerrar la compra al Director Gerente y al Secretario General²¹⁷.

El 13 de abril de 1863 se formaliza el documento, una vez entregada toda la documentación por parte de los herederos (a falta de levantar una hipoteca), acogiéndose el ferrocarril a la Ley de Expropiaciones de 1836, la instrucción y el reglamento del mismo año y la circular de 1854. Al final fue al heredero de la propiedad, D. José Jáuregui Vázquez, a quien se le compró el total de la finca, es decir 27.969 varas a 33 r. v./vara². Comprendían los terrenos hasta el Arroyo el Cuarto, siendo el importe total de 922.976 r. v. Se indica expresamente que incluye los derechos que acarreaba el atirantado de la plaza, obra que se proyectó por parte del Ayuntamiento el 13 de septiembre de 1860 en la Explanada de la Estación.

Ese mismo día se firmó la compra de los terrenos de la Huerta del Buey, según la localización indicada en el Gráfico nº 5 anteriormente citado, con una superficie de 26.097 varas cuadradas, a un precio de 28 r. v./vara²,

²¹⁷AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 4522, p.1003, Notaría Leopoldo Gómez. CASADO, M.: *Certificado del acuerdo del Consejo de Administración del Ferrocarril Córdoba Málaga de 29 de julio de 1862, para autorizar a cerrar la compra de Huerta Jáuregui al Director Gerente y al Secretario General.*, Málaga, 1862.

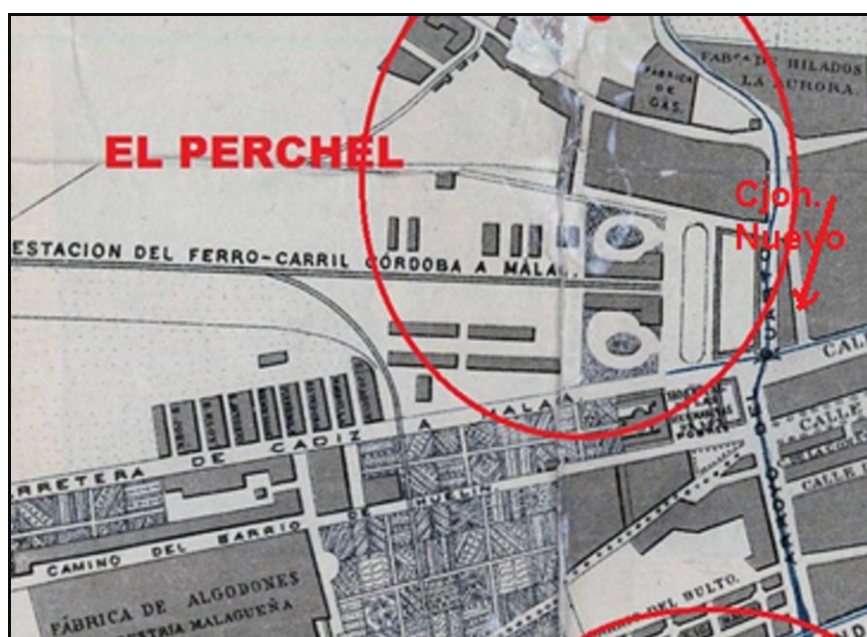
lo que supuso un valor total de la venta de 730.742 r. v. Se especifica en el contrato que se “habían de dejar los terrenos para una calle de 20 varas de ancha delante de los terrenos, de manera que estación y plaza se separen de los terrenos de Reboul por esa calle”²¹⁸. Durante la construcción de la línea Málaga-Córdoba se edificó una estación provisional, inaugurada por la Reina Isabel II en su visita a Málaga. Posteriormente, gracias al proyecto de 1863 del ingeniero Antonio Arriete, se construyó la definitiva, que fue inaugurada con la terminación de la línea en 1865. “El desarrollo de la obra, no exento de alguna polémica respecto de los materiales a emplear, se resolvió mediante una estructura metálica y marquesinas suministradas por la firma francesa ‘F. de la Rochette et C^{ie}’ situada en Fomberies de Givors (Rhône)”²¹⁹.

Coincidiendo con el final de la compra de los terrenos para la estación, compra efectuada por la compañía ferroviaria, se abre un expediente en la Comisión de Ornato del Ayuntamiento de Málaga para ver qué se hace con los terrenos situados en la Explanada de la Estación. Este expediente es de 1863, pero será causa de diversos documentos durante los años que discurrieron entre 1864 y 1868. Muchos más años transcurrieron entre el diseño semicircular incluido en el proyecto enviado a Madrid sobre la Estación del Ferrocarril y la solución final de la plaza rectangular. El objetivo de este diseño era acoger tanto las dos carreteras que partían de ella como las múltiples calles que aflúan. Se puede apreciar

²¹⁸AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 4.634, p.692. Notaría Francisco J. Ávila. LORING OYARZÁBAL, J. y CASADO, M.: *Venta de inmueble al Ferrocarril Córdoba Málaga contra Guillermo Reboul Hudson*, Málaga, 13-4-1863.

²¹⁹ <http://www.spanishrailway.com/2012/02/24/cordoba-a-malaga/Córdoba a Málaga>. Publicada el 24-2-2012.

en el Plano nº 6, recorte del plano de Belluga de 1898, donde aparecen ordenados los jardines circulares en las plazas laterales de salida y entrada a la Estación y el bulevar frente a la fachada de la estación prolongado frente a las Hermanitas de los Pobres.



Plano 6. Localización Explanada de la Estación en 1898.

Fuente: Elaboración propia a partir AHMMa nº 079. Recorte realizado por el autor sobre J. DUARTE BELLUGA: *Plano de Málaga*, Escala 1-5.000

Conforme se procedían a expropiar los terrenos para su compra en 1863 por parte de la sociedad del ferrocarril, se iniciaron los trámites del atirantado de los terrenos que rodeaban la Estación. Jorge Loring inicia el expediente con una carta, que dirige al Alcalde, como gerente de la indicada sociedad. En ella expresa una curiosa coincidencia. Cuando iba a solicitar la ocupación de los terrenos del Callejón Nuevo (reflejado en el Plano nº 6)²²⁰ para ejecutar parte del proyecto de la estación, la constructora empezó dicha obra sin el preceptivo permiso municipal. Considera con buen criterio

²²⁰Se puede distinguir en los rótulos del plano original el entorno industrial de la Estación: Industria Malagueña, La Aurora y la Fábrica del Gas, junto al barrio obrero del Bulto, cuyo urbanismo se aprecia abajo a la izquierda del plano.

que dos son los problemas suscitados: uno la resolución del drenaje, que con criterio técnico se compromete a resolver, y otro la indemnización al Ayuntamiento por los terrenos ocupados. Este último asunto se resolverá pagando el valor según ley. En el mismo año se produjo el escrito del gobernador civil al Ayuntamiento, solicitando por primera vez informe sobre alineaciones en las proximidades de la Estación de la Comisión de Ornato y aprobación del Alcalde²²¹. Ese mismo año, el Arquitecto Municipal, José Trigueros, indicaba que se han medido los terrenos del callejón, que suponen una superficie ocupada de 1.284 metros cuadrados, proponiendo que su valor sea el mismo de los terrenos expropiados a Jáuregui y Reboul. Valora los daños producidos a los muros del encauzamiento en 41.344 reales y los envía a Jorge Loring. En noviembre, Loring clamaba indignado, en una carta dirigida al Alcalde, que el Callejón Nuevo estaba proyectado para recibir el Arroyo del Cuarto, pero como no se concluyeron los muros no servían para nada, quejándose de que

en todo el trayecto de Málaga a Córdoba en donde quiera que el ferrocarril ha debido de ocupar terrenos de veredas reales, caminos, propiedades de municipios o del Estado, nada se ha interesado por tal ocupación [...]. Ha debido dolerme y condolerme que el Ayuntamiento de Málaga, la ciudad que mayor beneficio recibe de la construcción de la vía férrea y que a la vez el que menos ha contribuido [...]. Pero estando en términos de legalidad, ya que no podemos plantear la cuestión en términos de generosidad y desprendimiento [...] tampoco puede admitirse que el valor de esos terrenos sea el mismo que el de los Sres. Jáuregui y Reboul [...] está dispuesta a compensar [...] el valor de los terrenos ocupados, con el de la calle o plaza que el Ayuntamiento crea conveniente dejar en las inmediaciones de la Estación²²²...

²²¹AHMMa, Ornato (Obras Privadas), OP. U-3 Legajo 2234, expediente nº 56, GOBERNADOR CIVIL: *Solicitud alineación de los terrenos inmediatos a la Estación del Ferrocarril*. Málaga, 1863.

²²²AHMMa, Ornato (Obras Privadas), OP. U-3 Legajo 2234, expediente nº 56, LORING, J.: *Contestación a los oficios del Ayuntamiento valorando la ocupación indebida en el arroyo El Callejón Nuevo*. Málaga, 30-11-1863.

Para a continuación solicitar el atirantado de la Explanada de la Estación; con esta operación logró devolver el asunto al Ayuntamiento para que se decidiera por el diseño de plaza semicircular o cuadrada, cosa que provocó encendidas divisiones en la corporación. El Arquitecto Municipal (Salinas) redactó un nuevo informe defendiendo que la forma semicircular era la contenida en el proyecto aprobado por el Gobierno. La Comisión de Ornato, en diciembre de 1863, lo denegó con el siguiente argumento: Si se diera la forma semicircular “perderá la figura magnética” con su eje en el centro de la estación. El Cabildo, sin embargo, aprobó dar forma semicircular a la plaza en marzo del año siguiente, ordenando que se pongan de acuerdo con el ferrocarril²²³. Diversos escritos internos confirman la dificultad del acuerdo municipal, pero también la voluntad de dilatación del problema en el tiempo. Durante el año 1866 se repiten cartas y réplicas, con tensiones y enfrentamientos con el Arquitecto Municipal Sr. Salinas. El funcionario dilató el trámite mediante la falta de asistencia a reuniones y la prolongación en la contestación de sus documentos. Loring se indignó, expresando que “ni una arroba más ni menos transportará el Ferrocarril porque haya o deje de haber una hermosa plaza delante de sus edificios”. Lo dice para que se agilice el atirantado y aparentando no tener interés²²⁴.

²²³ AHMMa, Ornato (Obras Privadas), OP. U-3 Legajo 2234, expediente nº 56, *Informe Arquitecto Municipal a la Comisión de Ornato*. Málaga, 19-12-1864.

²²⁴ AHMMa, Ornato (Obras Privadas), OP. U-3 Legajos 1258 y 1229, expediente nº 74, LORING, J.: *Solicitud y Reiteración en la solicitud de alineación y clasificación de terrenos en Explanada de la Estación*. Málaga, 30-9-1866 y 6-12-1866

Toma y daca de una negociación engorrosa que definen unas relaciones no demasiado cordiales entre el Ayuntamiento de Málaga y el Ferrocarril. En esa época, los arquitectos tuvieron un carácter predominante en la toma de decisiones urbanísticas. En Valencia, el Reglamento de Policía Urbana de 1844 requería un informe de ellos para cualquier obra. Además, les concedían una vinculación al poder político al asignar un arquitecto a cada cuartel de la ciudad. Estos mismos arquitectos elaboraron los proyectos de ensanche de Valencia. Timoteo Calvo y Sebastián Monleón fueron inspectores municipales, proyectistas privados y concejales²²⁵.

Los arquitectos municipales tuvieron un papel primordial en la ejecución y legalización de la edificación privada en las ciudades importantes españolas y, por tanto, en Málaga también. Los ingenieros de Caminos también adquirieron un gran prestigio social y político, especialmente en infraestructuras. Loring presumía de esa titulación en la documentación de ingreso en el Congreso de los Diputados y en el Senado. Todo esto explica que el conflicto fuera también corporativo-profesional, apreciándose claramente la tensión en los escritos de Loring dirigidos al Ayuntamiento.

Hubo que esperar dos décadas para poder comprobar que el Ayuntamiento había aprobado el atirantado de la plaza, cuando la propiedad de la Estación ya había pasado a manos de Ferrocarriles Andaluces y Loring ya no era su gerente. Dos documentos nos hablan de solicitudes de

²²⁵SERNA, J. y PONS, A: *Los triunfos del burgués. Estampas valencianas del ochocientos*, Valencia, Tirant Humanidades, 2012, p.141.

emplazamiento de sendos edificios. En 1884 el Gobierno Militar solicita la alineación y rasante de unos terrenos de la Explanada de la Estación para la construcción de un cuartel. Se le contesta que no hay inconveniente, pues aunque en esos terrenos se tiene proyectado un matadero, no disponen de dinero para ello. Por último, son los mismos Ferrocarriles Andaluces los que se dirigen al Consistorio en 1885 para ubicar sus oficinas en la tan referida explanada. D. Ernesto Paul y Petit, subdirector de Andaluces, fue quien entregó una solicitud que decía:

Que el Ayuntamiento estudie entre los terrenos de la Estación y los terrenos de los solares junto al Arroyo el Cuarto, que están abandonados y pastan las reses del Matadero, se saque a subasta terrenos entre las dos proyectadas calles para construir un edificio para sus oficinas²²⁶.

Acompañaba un plano de Rivera Valentín con los textos en francés. El Arquitecto Municipal informó que no había inconveniente, pues el Ayuntamiento podría ganar 2.500 m². Posteriormente ese informe fue aprobado por la Comisión de Ornato en agosto de 1885. Joaquín Rucoba²²⁷, que era el Arquitecto Municipal, elaboró los planos de alineaciones, reflejando la solución de una amplia avenida de 50 metros de ancho, con un espacio rectangular central ajardinado. Se había abandonado la solución circular frente a la estación, adoptándose la defendida por Loring, pero no su pretensión de edificación en el centro de ella²²⁸.

²²⁶AHMMa, Ornato (Obras Privadas), OP. U-3 Legajo 1.303, expediente nº 190, PAUL y PETIT, E.: *La Dirección de Ferrocarriles Andaluces se interesan por los terrenos frente a la Estación del Ferrocarril*, Málaga, 1885.

²²⁷Joaquín Rucoba (1844-1919) nacido en Laredo, fue arquitecto municipal de Málaga de 1870 a 1883, año que pasó a hacerlo en Bilbao. En Málaga proyectó el Mercado de Atarazanas y la Plaza de Toros de la Malagueta.

²²⁸GARCÍA GÓMEZ, F.: 1995 y *La vivienda malagueña del Siglo XIX...*, p. 120.

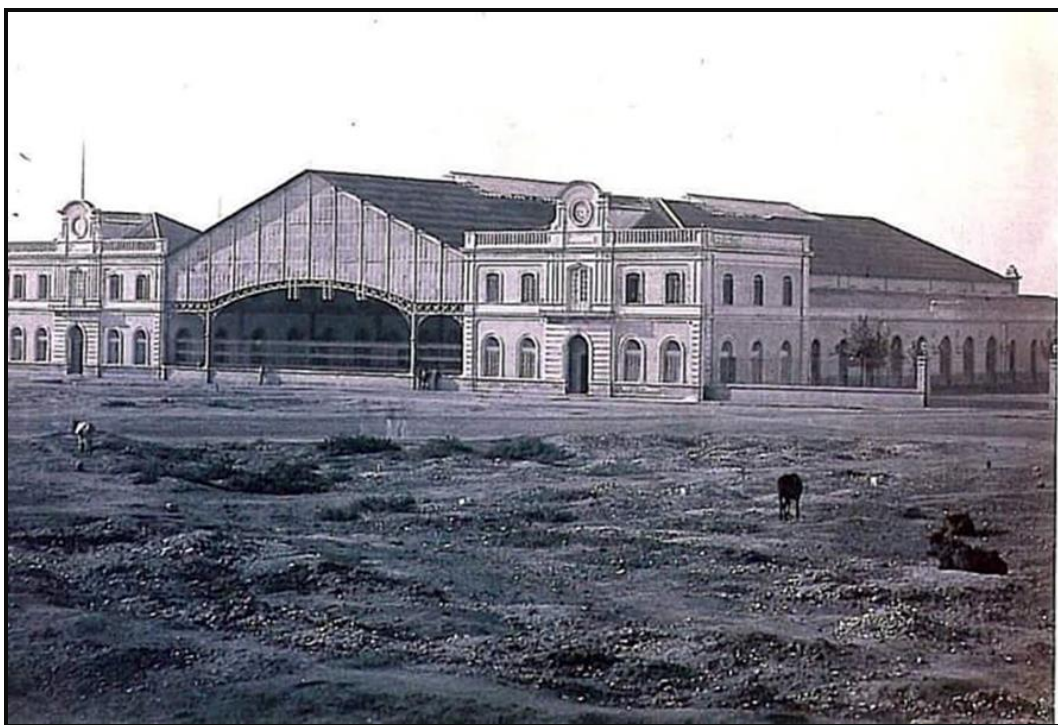


Foto 3. Primitiva Estación de Málaga, Archivo JPT.

Fuente: <http://www.spanishrailway.com/2012/02/24/cordoba-a-malaga/Córdoba á Málaga>.



Foto 4. Estación de Málaga – Postal comercial cedida por Juan Manero.

Fuente: <http://www.spanishrailway.com/2012/02/24/cordoba-a-malaga/Córdoba á Málaga>.

Las fotografías de la época confirman que desde la inauguración del ferrocarril hasta casi finales de siglo la explanada fue un erial “donde pastaban las reses” (foto 3). La foto 4 es la más reciente y aparece ya urbanizado y ajardinado el bulevar de la Estación con los árboles crecidos.

Las oficinas de Andaluces se ubicaron, casi veinte años después, en el Paseo de Reding. La Explanada de la Estación tuvo como resultado final la forma rectangular de un bulevar, que fue ejecutado en 1893 con una anchura definitiva de cincuenta metros, estructura que se mantiene en la actualidad. Según afirma el profesor García Gómez²²⁹, la causa de la no ubicación de esas oficinas frente a la estación se debió a la oposición de los Larios, argumentando que defendieron sus intereses urbanísticos en ese entorno.

Ya hemos visto los avatares de la Explanada de la Estación en Málaga, pero estas dificultades se extendieron a la conexión ferroviaria con el puerto. A pesar de que la estación fue inaugurada en 1865, tuvo que esperar a la década de 1880 para que se produjera esa unión. También en este tema intervinieron intereses particulares que paralizaron las expropiaciones. Un caso totalmente diferente lo encontramos en Sevilla, pues no existió demora en el proceso administrativo y tanto la urbanización del entorno de la Estación de Santa Justa como la unión del ferrocarril con el puerto fluvial, fueron ágiles y casi inmediatos. Al oeste de la ciudad, junto al Guadalquivir, se ubicó la estación del Ferrocarril Sevilla a Córdoba,

²²⁹Calificada como “al margen de la Revolución industrial” en GARCÍA GÓMEZ, F.: 1995 y *La vivienda malagueña del Siglo XIX...*, p. 120.

adjudicada a la Cía. de Ferrocarriles MZA. La estación se emplazó en la plaza de Armas, demoliéndose parte de la muralla antigua gracias a una autorización municipal de 1856. Ese mismo año se aprobó la unión de la estación con el puerto mediante un ramal del ferrocarril; las obras se terminaron en 1859²³⁰.

2.4 Coleccionismo, arqueología y libros

El matrimonio Loring-Heredia constituyó una pareja que centró la vida social, política, cultural y de beneficencia de la ciudad, formando un modelo de imagen perfecta del ideal de matrimonio burgués-ilustrado local. El viaje de novios de este matrimonio en 1850 estuvo muy involucrado con la arqueología del mundo clásico, las bibliotecas, los monumentos, los museos y jardines europeos. Especial atención (debiendo suponer un gran peso en sus equipajes) le dedicaron a los grabados, a los ejemplares de nuestros escritores castellanos antiguos y a la numismática romana encontrada en España. Pero el viaje también estuvo asociado a los intereses empresariales del marido. Les llevó por Francia, Italia, Suiza y Alemania durante siete meses, desde finales de mayo a la Navidad, según lo cuenta Manuel Rodríguez de Berlanga²³¹. Fue práctica frecuente entre estas clases privilegiadas locales, ya que la misma Amalia acompañó a su hermano

²³⁰SUAREZ GARMENDIA, J. M.: *Arquitectura y urbanismo en la Sevilla del siglo XIX*. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1987, p.189.

²³¹Cita del Catálogo del Museo Loringiano por RAMOS FRENDON, E.M.: *Amalia...*, p.38.

mayor Manuel y a Trinidad Grund ²³² en su viaje de novios, con parecidas características, lo que le supuso a Amalia toda una experiencia formativa²³³.

Ya hemos hablado de la práctica burguesa malagueña de hacer cursar clases a sus hijos en internados en el extranjero. Lo hizo George Loring James enviándolos a Harvard, pero también mandará Manuel Agustín Heredia a Francia a los suyos. Solo Amalia será educada por una institutriz debido a la muerte de dos de sus hermanas en colegios suizos. Estos lúgubres precedentes justificaron la decisión del matrimonio Heredia y el posterior empeño de la esposa de Loring. Amalia lideró una comisión de damas que lograron traer de Francia a cuatro religiosas Agustinas de la Asunción, que acabaron instalándose en la actual plaza de los Jesuitas junto a calle Compañía. Su prolongada estancia en Málaga y su influencia entre la elite malagueña avalaron el éxito de la empresa²³⁴.

Otro aspecto cultural del matrimonio Loring-Heredia lo constituyó su afición al coleccionismo arqueológico. En 1851 Jorge Loring logró comprar las tablas de bronce de la Lex Flavia Malacitana y de Salpensa. Estas eran unas tablas de bronce fundacionales (romanas) de las ciudades de Malaca y Salpensa, consistentes en inscripciones de parte de la Lex Flavia. Como dice Rodríguez Oliva: “Fueron el resultado de la aplicación, como *leges*

²³²**Trinidad Grund** procedía de una familia sevillana. Casó con Manuel Heredia Livermore, tuvo una vida muy trágica, pues quedó viuda muy joven de Manuel afectado por una enfermedad mental. Además, sus dos hijas murieron muy jóvenes en dramáticas circunstancias. El naufragio del barco que les llevaba a la feria de Sevilla fue la causa de la muerte por ahogamiento de sus hijas, mientras ella observaba impotente como se hundían en las profundidades del Estrecho de Gibraltar. Todo ello, le llevó a una vida dedicada a la caridad, por lo que constituyó un referente en Málaga, que llega a nuestros días a través del nombre de una calle de la ciudad. La misma Reina Isabel se interesó por entrevistarse con ella en su viaje a Málaga de 1862 y Silvela le dedicó una necrológica.

²³³HEREDIA Y GRUND, M. P.: *Memorias de una nieta de don Manuel Agustín Heredia*. Madrid, Rivadeneyra, 1955, p. 22.

²³⁴RAMOS FREND, E.M.: *Amalia...*, p.49.

datae en época de Domiciano, de la concesión del *ius latii* a las ciudades hispanas por Vespasiano”²³⁵, origen del futuro Museo Loringiano. El interés arqueológico internacional alcanzado por esos bronce le debió mucho a su cuñado, Manuel Rodríguez de Berlanga²³⁶.

Este mismo historiador malagueño nos narró su descubrimiento:

en unas excavaciones efectuadas en las afueras de Málaga [...] entre la Alameda de Capuchinos y la de la Victoria, están los Tejares²³⁷, llamados así por los artesanos que allí producen tejas y ladrillos [...] estos fueron tomando el barro de la citada colina [...], para ello hacían cortes en ella [...] descubriendo unas piezas de metal [...] que eran dos tablas de bronce [...] junto a un cerco de ladrillos romanos²³⁸.

Los obreros que las encontraron vendieron al peso los bronce (600 reales) a un velonero de calle Compañía; Jorge Loring tuvo conocimiento del hallazgo y se apresuró a la compra en 3.500 reales. Narró los acontecimientos *El Correo de Andalucía* una semana más tarde del hallazgo²³⁹. Jorge Loring fue fundador de dicho periódico local, actuando de

²³⁵RODRIGUEZ OLIVA, P.: “Noticias historiográficas sobre el descubrimiento y los primeros estudios en torno a las tablas de bronce con las leyes municipales de Málaga y Salpensa”, *Mainake* nº 23, Málaga, 2001, pp-37.

²³⁶**Manuel Rodríguez de Berlanga** fue el gran divulgador, dentro del mundo científico, de los “monumentos clásicos” comprados por Loring. Licenciado en derecho por Granada, cuando el descubrimiento de las tablas preparaba el doctorado en Madrid. Tras su vuelta a Málaga, conoció a Jorge Loring en la biblioteca de los hermanos Oliver, iniciándose una amistad que le llevó a contraer matrimonio con la hermana de Jorge, Elisa Carolina Loring en 1852. Del estudio, traducción y divulgación de los bronce loringianos le vino un gran prestigio entre el mundo de la arqueología clásica alemán y francés, lo que le aupó a la Academia de la Historia. Sus estudios de los bronce y del derecho romano fueron enviados a las Academias europeas, dándole un gran prestigio. Los nombres de Theodor Mommsen, Bluhme y sobre todo Emil Hübner con el que entabló amistad, figuraron entre sus interlocutores. Fue autor de varios catálogos del museo Loringiano.

²³⁷En el Planode la Ciudad de Málaga, que el Ayuntamiento de Málaga encargó a Joaquín Pérez de Rozas en 1863 y que acompaña las Memorias de Guerola, sitúa Los Tejares al este de El Egido (entonces un monte sin construcción alguna).

²³⁸BERLANGA PALOMO, M^a J.: “El descubrimiento de las tablas de bronce con las leyes municipales de Málaga y Salpensa de 1851”, *Jábega*, nº 88, 2001, p.56.

²³⁹*El correo de Andalucía*, 01-11-1851.

altavoz propagandístico de su benefactor en su año fundacional. El autor del artículo parece que fue Idelfonso Marzo²⁴⁰, académico de la RAH, que fue encargado por esta para informar sobre el descubrimiento.

En los Archivos de la Real Academia de la Historia (RAH) se encuentra una amplia documentación sobre los avatares sufridos por Jorge Loring con esta institución, con la que mantuvo una relación de franca desconfianza. En una de las cartas dirigidas a la Academia, en agosto de 1855, por el académico Marzo, reclama un estudio interpretativo por parte de la RAH de las tablas, mientras solicitaba su envío a Madrid, informando que Rodríguez de Berlanga ya había hecho la versión a la lengua castellana. También da noticias del viaje de los académicos Olrico, Bussemaker y Sund a Málaga para estudiar las dos leyes del siglo I de nuestra era²⁴¹. Se sabe de las gestiones iniciales que hizo esta academia para comprarlas y en última instancia para su estudio en Madrid.

Una carta de Loring ilustra esta relación tan particular con la RAH. En ella Loring indica que ya ha enviado la Lex Flavia Salpensis (solo esa, pues el bronce de la ciudad malagueña quedó en su casa) a la vez que manda el facsímil ya realizado²⁴². El objeto era que la RAH diera su conformidad, requisito necesario para hacer los ejemplares precisos para enviarlos a las diferentes Academias europeas. En una nota hecha sobre la propia carta, el

²⁴⁰Idelfonso Marzo era un erudito de Alhaurin el Grande, capitán jubilado, poeta y arqueólogo que estudió Ronda, siendo su mejor conocedor, y que fue autor de una *Historia de Málaga y su provincia*.

²⁴¹ARAH, Comisión de Antigüedades, Málaga, CAMÁ, legajo nº9, expediente 7962, nº documento 10 (1), MARZO, I., *Correspondencia con Idelfonso Marzo*, Málaga, 01-08-1855.

²⁴²De hecho se hicieron varias reproducciones litográficas de gran calidad, sufragadas por Loring, para enviarlas a las Academias de Europa.

secretario de la RAH indica se dé gracias a Loring y se solicite autorización para su exposición al público²⁴³.

Loring ya las había exhibido en su casa de la Alameda ante sus amigos. Tras exponerse en los Archivos de la Academia, volvieron a Málaga, siendo cedidas por su propietario, sin inconveniente alguno, para al menos dos exposiciones en la ciudad: en 1874 para la exposición organizada por el Liceo de Málaga, y en 1881 para la Exposición Artística de Málaga. Hubo una petición posterior de Loring, en 1858, en la que dice pertenecer “a la academia arqueológica de Roma y otras”, para que le permitan hacer excavaciones y quedarse con lo excavado. La carta estaba dirigida al ministro de Fomento²⁴⁴. Fue rechazada por una comisión nombrada para ese efecto, argumentando la falta de legislación al respecto y la necesidad de constituir una sociedad estatal para hacerse cargo de las excavaciones en Andalucía bajo la dirección de la Academia de la Historia²⁴⁵.

Posteriormente, los broncees formaron parte fundamental del Museo Loringiano, que nuestro personaje mandó construir en la Hacienda de la Concepción, acompañando a una amplia colección arqueológica que el matrimonio Loring fue incrementando con el tiempo. En el primer catálogo que elaboró Berlanga en 1868, figuraba la descripción de los dos broncees en primer lugar, un miliario, varios pedestales con inscripciones y esculturas

²⁴³ ARAH Comisión de Antigüedades, Málaga, CAMA, legajo nº9, expediente 7962, nº documento 10 (5), LORING, J., *Correspondencia con Jorge Loring*, Málaga, 24-05-1857.

²⁴⁴ ARAH, Archivo Comisión de Antigüedades (CA) expediente 1858, nº documento 2(1), LORING, J.: *Carta de Jorge Loring dirigida al Ministerio de Fomento, solicitando hacer excavaciones*. Málaga, sf.

²⁴⁵ ARAH, Archivo Comisión de Antigüedades (CA) expediente 1858, nº documento 2(2), *Carta de la Comisión de Antigüedades a D. Jorge Loring denegando hacer excavaciones*, Madrid.

diversas (muchas de ellas de *Cartima*) y el mosaico romano con los Trabajos de Hércules. Este mosaico dio las dimensiones del templete al constituir su suelo. Incluía muchos fragmentos de túmulos y ladrillos descubiertos al construirse el ferrocarril Málaga-Córdoba, pero también otros de origen árabe procedentes de Almería, e incluso piezas de origen fenicio-púnico²⁴⁶.

En 1897, cuando Loring se encontraba ya enfermo y con sus facultades claramente disminuidas, su familia vendió al Museo Arqueológico Nacional los dos bronce romanos de su colección por un precio de cien mil pesetas. Curiosa evolución de la valoración de las tablas: de los seiscientos reales que recibieron los peones que las descubrieron a los 3.500 que pagó Loring y, luego, a las cien mil pesetas que cobró por su venta al Museo Arqueológico Nacional. A pesar de ello, los expertos que los estudiaron insistieron en el alto precio que pagó de inicio Loring, y en la actitud altruista de su propietario. Esta la argumentaban por la venta al museo nacional, pues habría conseguido más beneficio efectuando la venta en el extranjero²⁴⁷.

Benito Villa, en su Guía de Málaga de 1861, incluye estos bronce malacitanos y salpensanos en la colección bibliográfica de Jorge Loring. Esa afición a coleccionar libros antiguos, dice, logró extenderla a otros malagueños²⁴⁸, siendo una costumbre muy minoritaria y cara. Habla de una biblioteca no demasiado numerosa pero de mucho valor, y la sitúa en un

²⁴⁶ADE caja 285, doc. (1.2.1), RODRIGUEZ DE BERLANGA, M.: *Catálogo de algunas antigüedades reunidas y conservadas por el Excmo. Señores Marqueses de Casa-Loring en su Hacienda de la Concepción*, Málaga, 1868.

²⁴⁷RODRIGUEZ DE BERLANGA R.: *Catálogo del Museo Loringiano*, Málaga, 1903, pp. 23-24.

²⁴⁸Tomás Heredia Livermore también fue un excelente coleccionista de libros. La colección se vio obligado a venderla en París en periodo de decadencia económica.

reducido salón en su casa de Alameda nº 43²⁴⁹. En 1865, la Sociedad Económica de Amigos del País, inaugura una biblioteca pública en uno de los salones del Consulado. Su director, Vicente Martínez López, en el discurso inaugural, indica que la inició Jorge Loring cuando fue director de la sociedad en 1853. Loring debió de donar libros de su colección que se incluirían entre los 6.000 volúmenes de esta biblioteca. La mayoría de los libros fueron comprados gracias a la aportación económica de la Diputación, pues su objeto final sería convertirse en Biblioteca Provincial. Se destacó esta biblioteca por su preocupación social, ya que promovió la instrucción de la población al abrirse también por las noches para que pudieran acudir los trabajadores²⁵⁰.

Entre las anotaciones manuscritas de Narciso Díaz de Escovar, en la guía antes referida, indicaba que la biblioteca privada de Loring provenía de los fondos que recogió de la Biblioteca de la Sociedad Económica y del Instituto Provincial. Por ello suponemos que los libros fueron préstamos, y que la entrega de Jorge Loring fue con carácter temporal. También hace referencia a que la biblioteca acabó desapareciendo por el traslado a su residencia de Madrid y, por último, a su muerte. Me inclino a opinar que no se debió de llevar gran cantidad de libros a la capital, pues en fotos de la Finca de la Concepción de final de siglo (foto 1 de esta tesis), se aprecia en uno de los salones una nutrida biblioteca. Existen múltiples referencias a la Biblioteca de la Concepción, especialmente de Rodríguez de Berlanga,

²⁴⁹ ADE caja 277, doc. (2.7.1), VILLA, B.: *Guía de Málaga*, Málaga, 1861.

²⁵⁰ *El Avisador Malagueño*, 21-11-1865.

destacando la gran cantidad de incunables. La muerte del propietario y la venta de la finca sí me parecen argumentos definitivos de la desaparición de la colección.

2.5 La Finca de La Concepción

La gran labor del matrimonio Loring, que permanece ante la vista de los malagueños en la actualidad, la ofrece la finca de recreo de La Concepción, que Amalia convirtió en uno de los mejores jardines tropicales del continente. Así se mantiene hoy, tras su declaración de Jardín Histórico-Artístico en 1943 y, en 1985, Bien de Interés Cultural (BIC). La propia existencia del jardín botánico no es un hecho excepcional, pues ya durante el siglo XVIII, dentro de la tradición aristocrático-científica desarrollada especialmente por Carlos III y su espíritu ilustrado, se crearon en España los grandes jardines botánicos como los de Aranjuez y Madrid. Así en Málaga, en la primera mitad del XIX, ya existían el Jardín Botánico de Presidios Menores, el de la congregación de San Felipe Neri (calle Gaona) y el mismo Jardín de Abadía donde se aclimataban multitud de especies de origen tropical.

Es a mediados del siglo XIX cuando se puede constatar, dentro de lo que se ha dado en llamar la “corriente higienista”, la realización de proyectos de jardines en las calles y avenidas de Málaga completando el urbanismo

malagueño. Málaga disponía de espacios verdes anteriores como La Alameda y el convento de la Victoria. Además de los construidos en la primera mitad del siglo, destacando la plaza de Riego (actual plaza de la Merced) y el Cementerio Inglés, junto a los contemporáneos de La Aduana y las plazas de Montañó, Victoria, Capuchinos y del Ferrocarril.

Pero también existía en el entorno de la alta sociedad malagueña una necesidad de exhibir sus jardines cultivados con plantas exóticas como fórmula de reflejar su poderío económico y prestigio social. Los componentes de la alta burguesía malagueña, tratando de imitar a la sociedad francesa o inglesa, crearon premios y exposiciones para potenciar la jardinería en general. Entre los jardines contemporáneos a la Concepción cabe citar el Cementerio Inglés, La Aurora (de los Larios), la Hacienda de los Giró o San José (de Tomás Heredia), San Lázaro, Marqués de Sonora o La Cónsula²⁵¹.

La inquietud del matrimonio Loring por la creación de un jardín propio parece que procedió, según indica Rodríguez de Berlanga, de su viaje de novios: “Los jardines y parques que visitaron los inclinaron a buscar un lugar donde hacer realidad su sueño, cultivar plantas exóticas y raras de los lugares más dispares del globo”²⁵². En 1855 el matrimonio compra a Antonio y Antonia Ayala las haciendas “La Concepción” y “Cantero”. Posteriormente añadieron otras fincas, como la Huerta del Hoyo, comprada en 1877 a

²⁵¹LASSO DE LA VEGA WESTENDORP, B.: *Plantas y Jardines en la Málaga del siglo XIX. El caso singular de la Hacienda La Concepción*, Málaga, UMA (Departamento de Biología Vegetal), (tesis doctoral, sp.), 2015, p.15.

²⁵²LASSO DE LA VEGA WESTENDORP, B.: *Plantas....*, p.95.

Gabriel Ballué, de manera que en 1884 ya se registró como un solo predio; se dice que tenía 110 fanegas de tierras (algo más de 66 hectáreas).

Conforme se fue construyendo el jardín en las proximidades de lo que luego sería la construcción principal de la hacienda, Jorge fue adquiriendo la colección arqueológica. Para su construcción contrataron al jardinero francés Jacinto Chamoussent Codé, que debió de permanecer junto a los marqueses, pues se le conocen varios premios en exposiciones florares de finales de siglo. Parece ser que la más aficionada a la botánica era Amalia, prueba de ello fue que en vida de ambos se tiene constancia de que los ejemplares tenían unos letreros en porcelana con sus nombres científicos.

Los plantones le llegaban a través de los barcos de su marido o de sus hermanos, procedentes de las Antillas o Filipinas, esa es la afirmación reiterada en biografías y artículos sobre el matrimonio malagueño. En la reciente tesis doctoral de Blanco Laso de la Vega, se cuestiona esta aseveración tantas veces repetida. Se basa la bióloga malagueña en que las especies plantadas por el matrimonio a mediados de siglo ya se cultivaban en jardines de España y Europa, y que además existían en viveros nacionales y extranjeros. Por lo que es más lógico que fueran plantas de vivero, y que si algo se transportó en barco fueron semillas y no ejemplares vivos que tenían mucho riesgo de perecer en el viaje²⁵³.

La bióloga malagueña establece tres etapas constructivas durante la vida del matrimonio Loring:

²⁵³ LASSO DE LA VEGA WESTENDORP, B.: *Plantas...*, p.p. 101 y 102.

- Fase 1ª (de 1855 a 1865): Paseo de plátanos, Museo Loringiano, Cenador, Alberca y Pérgolas de los Claveles, Casa Rústica, Quiosco Chinesco, Invernáculo y Casa-Palacio.
- Fase 2ª (posterior a 1865): Alrededores de la Casa-Palacio (Estanque del Tritón).
- Fase 3ª (de 1878 a 1900): Paseo de Datileras, Puente Carretero, Puentecito de Hierro, Cascada, Ría, invernadero y estufa de cristal, modificación del jardín con toques post-románticos de corte isabelino, Casa del Administrador y ampliación de la Casa-Palacio²⁵⁴.

Es esta Casa-Palacio, la construcción predominante de la hacienda de la Concepción que sustituyó a la casa solariega de los anteriores propietarios, es donde se ven fotografiados Jorge Loring y familiares en el año 1860. La mansión, de estilo neoclásico, se edificó en 1865 por el arquitecto alemán August Orth como residencia de recreo. August Orth (1828-1901) fue uno de los arquitectos más prestigiosos de Alemania, muy vinculado a diversas empresas de ferrocarril de su país, entre otras la “Cía. Belgisch” (de ahí debió de provenir su relación o referencia con Loring). Fue el diseñador de los ferrocarriles metropolitanos de Berlín. Tras una fachada normativa neoclásica se aprecia una distribución muy andaluza alrededor de un patio central. “El edificio principal [...] debió de construirse en varias fases. Distribuida en dos plantas, la primera consta de un patio central rodeado de columnas de hierro, salones, comedor y sala de lectura y, en la

²⁵⁴ *Ídem.*, p. 275.

parte trasera, cocinas, almacenes y dependencias del servicio; en la planta alta se distribuyen los dormitorios y oratorio”²⁵⁵.

En las proximidades de la Casa-Palacio se situó el Museo Loringiano, y dentro de ella y de sus lujosos salones la excelente biblioteca que no les sobrevivió. La afición a la arqueología, compartida por ambos esposos, su espléndida vivienda de la Alameda (avenida donde también tenían sus residencias los Heredia, los Larios y la aristocracia mercantil malagueña) y el número de criados que les servían en su casa, constituyen referencias simbólicas de su poder.

La hacienda de La Concepción constituyó un referente social, incluso político, de su época, pues allí se celebraban meriendas, excursiones, picnics, bodas, reuniones políticas y representaciones teatrales, como correspondía a una hacienda de veraneo y recreo de la élite. Además del yerno y posterior propietario, Francisco Silvela, constan varias visitas de políticos: Antonio Cánovas del Castillo, amigo del matrimonio, pero también Romero Robledo o Alarcón Luján. Algunos biógrafos locales han querido ver en La Concepción un comienzo del turismo nacional e internacional, basándose para ello en las visitas de Alfonso XII en 1877, del archiduque Carlos Esteban (Conde de Austria), del barón Kodilitsck y de la emperatriz Elisabeth de Austria (la famosa Sissi).

²⁵⁵GARCÍA MONTORO, Cl.: *El mundo de los negocios en Málaga*. Málaga, Universidad de Málaga, 2011, p 133.

2.6 Vida social y beneficencia, una confluencia interesada

Los paseos en coches de caballos por la Alameda, los bailes en el Liceo, los frecuentes picnics en La Concepción ofrecidos a personalidades que la visitaban; los “cuadros vivos”²⁵⁶, tan en boga, ofrecidos en salones y fiestas; los lugares preminentes en la Catedral en la Misa Mayor... Todos son elementos que construyen la imagen de esta elite local malagueña, triunfante y segura de sí misma; una imagen que le interesaba proyectar de cara a los sujetos pasivos, incluso a la pequeña burguesía de burócratas y oficinistas. Desde la oscuridad y falta de salubridad de las calles de los barrios populares, y sus viviendas en los corralones, observaban la luminaria de los faroles de gas y los alegres sonidos de las orquestas. Así ellos sentían el omnipresente peso de las elites del poder local malagueño.

Esa misma oligarquía de la Alameda, cuya influencia diaria los malagueños la sentían en sus trabajos, en sus lugares de ocio y en la caridad que hacía de colchón o amortiguador social. Pero también en la nueva configuración urbanística de la ciudad, con ejemplos como la barriada Huelin, la magnífica Alameda y, a finales de siglo, en la calle Larios. La elite social y económica constituía también la máxima representación política en las Cortes madrileñas, ya que a través del sistema electoral censitario se garantizaba la representación en exclusiva de la nación. Loring, como no

²⁵⁶Escenas pictóricas representadas por actores, algunos de ellos llegó a dirigirlos el pintor Enrique Simonet, representando sus propios cuadros

podía ser menos, acompañó a las otras dos familias del Triángulo Financiero en el Congreso y el Senado, garantizándose así la defensa de sus intereses.

Las obras de caridad y la actividad de mecenazgo son compartidas por el matrimonio Loring. El prócer malagueño ha de cuidar su imagen de hombre generoso y caritativo, y que sus obras se vean reflejadas en el foro. Como su actividad empresarial le dejaba poco tiempo para esos menesteres, Amalia era la responsable de esos asuntos. Él tan solo se debió de ocupar de que la prensa local reflejara y aumentara, como altavoz publicitario, la actividad de su mujer en ese sentido.

En la España de mitad y finales del siglo XIX destaca la situación de miseria crónica entre extensas capas de la población rural y urbana española. Tuvo en ello una importancia decisiva las desamortizaciones que a lo largo del siglo se produjeron. En Málaga, las “múltiples órdenes religiosas y abundantes disponibilidad de dinero en manos de la poderosa burguesía local [...] sufragará ampliamente obras de caridad de marcado cariz religioso”²⁵⁷.

En este contexto, las obras más importantes amparadas por dicha burguesía, y especialmente por el Triángulo Financiero, fueron el Asilo de San José de las Hermanitas de los Pobres, el Asilo de San Manuel y el Asilo de San Juan de Dios (Goleta). En el primero tuvieron un protagonismo destacado los Larios; construido y financiado por Martín Larios con la obvia intención de expresar su hegemonía social, aún permanece en su monolítica

²⁵⁷MATEO AVILÉS, E: *Paternalismo Burgués y beneficencia religiosa en la Málaga de la segunda mitad del siglo XIX*, Málaga, Diputación Provincial, pp. 13 y 56.

expresión del urbanismo malagueño en la explanada de la estación. En su interior acoge actualmente el panteón familiar, lo que refleja la permanencia en el tiempo de la tutoría de la Casa Larios. El asilo de San Manuel, sin embargo, se debió a la proverbial actividad caritativa y de beneficencia de Trinidad Grund, representando el poder en declive de los Heredia. Al último asilo referido, el de San Juan de Dios (Goleta), situado en el Molinillo, se le adivina una intención competitiva de los Loring; fue inaugurado y financiado por María del Rosario Loring. Este último se prolongó en el tiempo llegando a acoger a 1.180 niños en 1916²⁵⁸.

Amalia Heredia, dentro del papel que la sociedad decimonónica le permitía desempeñar, ya que no podía desarrollarse ni profesional ni políticamente, dedicó sus capacidades a la educación de sus hijos, al apoyo de su marido, a la religión y a la caridad. Para esto último tuvo un modelo en su cuñada, Trinidad Grund, quien casada con su hermano Manuel pronto enviudó. Esta desempeñó el papel de “la santa” de *Fortunata y Jacinta*, la célebre novela de Galdós, dentro de la sociedad malagueña de la época. Amalia y Trinidad desarrollaron labores caritativas conjuntamente, como la fundación del Asilo de San Manuel y del Hospital de San Julián para curar a los oficiales heridos en la guerra de Marruecos. Amalia también acometió trabajos de beneficencia junto a su cuñada Rosario en el Asilo de San Juan de Dios.

Amalia tuvo su obra más querida en la fundación del colegio de Señoritas de la Asunción y, concretamente, en la capilla de dicho colegio,

²⁵⁸MATEO AVILÉS, E: “Paternalismo...”, pp. 62-65.

cuyo coste sufragó en parte y presidió la Junta de Damas que recaudó los fondos para su construcción. En su beneficio se le concedió una cripta para ella y su familia, aunque no fue usada por ellos como última residencia, pues sus restos acabaron en el panteón familiar de los Heredia en el cementerio de San Miguel²⁵⁹.

Al poco de contraer matrimonio, los Loring tuvieron la oportunidad de apadrinar la conversión de una musulmana a la fe católica. Arcaya Bencadar, nacida en Ceuta, se convirtió en María del Carmen Amalia en homenaje a su madrina. La ceremonia se celebró en la Parroquia del Sagrario, presidiendo la ceremonia el obispo de Málaga. A continuación, se procedió a su casamiento con un capitán del regimiento de Navarra de la capital malagueña²⁶⁰. Otra información también nos la ofrece el *Avisador Malagueño*, que resalta la imagen de Jorge Loring situado junto a varios niños de providencia y a 24 eclesiásticos acompañando un ataúd de un artesano pobre. Aclara que el generoso prohombre había costado las medicinas, y cómo le atendió en su lecho de muerte:

Al lado del pobre enfermo, casi en sus últimos momentos, se ha visto al rico, al poderoso, porque el Sr. Loring es poderoso, con la misma tierna solicitud con la que hubiera estado un pobre a la cabecera de un rico que a su muerte fuera a legarle su fortuna²⁶¹.

Fue la epidemia de cólera la que le posibilitó al matrimonio desplegar su afán caritativo. Esta originó novecientos muertos entre julio y agosto de

²⁵⁹RAMOS FREND, E.M.: *Amalia...*, p.p. 44 a 52.

²⁶⁰*El Avisador Malagueño*, 25-7-1851

²⁶¹*El Avisador Malagueño*, 22-3-1854.

1853, por lo que el Ayuntamiento, ante la dimensión de los acontecimientos, promovió una comisión en la que participaron los Loring, los Heredia y los Larios, que consiguieron recaudar 353.008 reales. En junio de 1855 ya el *Avisador malagueño* se hacía eco de la actuación caritativa de Jorge Loring, quien se había ofrecido al gobernador para costear las medicinas necesarias para socorrer a los malagueños necesitados y afectados por el cólera²⁶². El periódico hacía un llamamiento para que otros le siguieran en el ejemplo.

El 2 de septiembre unos vecinos ilustres hacen entrega al Ayuntamiento de Málaga de una amplia recogida de firmas a favor de que se coloque una placa de agradecimiento en el edificio en honor de Jorge Loring, exaltando con palabras mucho más inflamadas los anteriores hechos. El periódico, concreta que mantuvo cuatro farmacias —creadas para ese fin por las Juntas Parroquiales de Beneficencia— que dispensaban tanto medicinas como sanguijuelas y nieve. También hace mención de la aportación a suscripciones caritativas de todo género, destacando la ayuda directa a gente “venida a menos” por la tragedia, gente que no se atrevía a pedir caridad debido a su rango. Esas firmas fueron recogidas por las Juntas Parroquiales de Beneficencia, que reunidas en el Ayuntamiento elevaron la petición al Cabildo para que decidiera el homenaje a dar al prohombre. Definitivamente fue el Ayuntamiento el que envió el escrito de solicitud a la Reina, argumentando su comportamiento ante esta catástrofe. Gracias a ello, Isabel II le concedió el título de Marqués de Casa Loring en 1856.

²⁶² *El Avisador Malagueño*, 27-7-1855.

Todas estas acciones tuvieron de una u otra forma su premio en la tierra. Así, a causa de otras obras de caridad, se le concedió a su mujer Amalia Heredia el Vicecondado de la Caridad y la Encomienda de Pío IX. En otra ocasión fue una banda concedida por la Reina Isabel. Pero la esposa siempre constituyó el símbolo impagable de corrección social que mejoraba la imagen de la figura del marido. Todo esto frente a las inevitables contradicciones generadas por las condiciones de trabajo de sus empleados y los desmesurados desequilibrios económicos y sociales que la sociedad decimonónica malagueña generaba.

En 1862 se produjo “un acontecimiento histórico”, la visita de la Reina Isabel II a Málaga. El gobernador Guerola²⁶³ la narró con detalle y consideró el suceso como el más importante de su mandato por su importancia política. Destacó que, desde los Reyes Católicos, ningún rey había visitado Málaga. Los inicios se circunscribieron en el entorno de un viaje a Andalucía y Murcia efectuado durante los meses de septiembre y octubre. La acompañaba el Rey, el Príncipe y la Infanta, así como casi todo el ministerio. La visita sirvió, según el gobernador, para “calmar, aunque por un momento, las pasiones políticas”. Estas no eran otras que las de los generales Prim (en el avispero mexicano) y O'Donnell (como Presidente del

²⁶³ **Antonio Guerola:** Valenciano nacido en 1817, abogado, fue gobernador en las provincias de Zamora, Oviedo, Málaga, Cádiz, Sevilla, Granada, Barcelona y de nuevo Sevilla. Al acabar sus mandatos escribió una memoria de su gestión. Meticuloso y sistemático nos ofrece una información única sobre la admón. española de ese siglo. Nos ocupamos de la de Málaga, donde permaneció cinco años, afectándole la Guerra de África, el cólera y la sublevación de Loja; pero también el inicio de la ejecución del FC Málaga- Córdoba. “Aceptó la dirección del ferrocarril Sevilla- Cádiz, la presidencia de cuya sociedad la desempeñaba su amigo el Marqués de Casa Lóring”, fundó un periódico y de nuevo en el 76 volvió a Sevilla como gobernador. A los 61 años logró una Dirección General. (SUÁREZ, A. “Introducción” en GUEROLA, A.: *Memorias del gobernador Antonio Guerola: Málaga 1857-1863*. Sevilla, Guadalquivir, 1995, p.28.)

Gobierno), que acabó en un pacto coyuntural entre ellos. Según la opinión de los embajadores inglés, francés e italiano, el viaje fue un éxito para la Monarquía²⁶⁴. Circunscribiéndonos a Málaga, Guerola se mostraba preocupado por la insistencia del Gobierno de pasar por Loja, Archidona y Antequera antes de llegar a Málaga. El Gobernador tenía en su memoria reciente la Revolución de Loja, en cuya represión él había intervenido de manera decisiva. Estalló en junio del 1861 y estuvo encabezada por Rafael Pérez del Álamo. Guerola relató los hechos. Se sabe que hubo una organización de nombre “Sociedad Secreta Democrática Socialista Carbonaria Republicana y Garibaldiana” que, fundada en 1855, se extendió por Granada, Córdoba y Málaga. En Málaga tuvo un carácter diverso, rural y urbano, y con una base social muy amplia. Su objetivo era la democracia (sufragio universal) y el acceso a la propiedad de la tierra. A pesar del amplio apoyo que tuvo la sublevación, a los diez días se sofocó, se desarticuló la organización y se apresó a centenares de miembros de la sociedad. En total se encausó a más de 600 miembros en Málaga, de los que 30 fueron condenados a muerte, pero la pena solo se aplicó a seis; 400 más fueron condenados a cárcel. La represión constituyó un escarmiento ejemplar de la Unión Liberal a cualquier movimiento social. Afirma el gobernador en sus *Memorias* que “Las ideas democráticas, aunque vencidas, no estaban ni apagadas, ni convencidas”, por lo que temía incluso atentados o al menos un recibimiento frío a la Reina²⁶⁵.

²⁶⁴BURDIEL, I.: *Isabel II. Una biografía. (1830-1904)* Madrid, Santillana, 2010 pp .688-690.

²⁶⁵GUEROLA, A.: *Memorias del gobernador...*, p.1213. Ésta referencia continúa en el párrafo siguiente.

A lo largo de su relato, Guerola rectificó sus reticencias admitiendo el acierto político del Gobierno, quien previamente al viaje había indultado a los sublevados para “excitar el sentimiento monárquico”. Guerola contó durante los preparativos con la ayuda de diferentes comisiones, en las que Jorge Loring (como diputado) presidió la de las obras del palacio de la Aduana, junto a Heredia, Juan Giró y Martín Larios. Tuvo que competir con las otras comisiones, compuestas por otros prohombres malagueños. Antonio Cánovas fue el contacto con el Gobierno como Secretario de Gobernación de O’Donnell, siendo el principal interlocutor del Gobernador, pero al que no concedió ni un real del presupuesto para subvencionar el viaje. La visita produciría gastos importantes, aproximadamente dos millones de reales en una coyuntura en que “la provincia estaba pobre, resentida aún del cólera, de la guerra de África y del abatimiento de sus frutos agrícolas”. El gobernador repartió los gastos a partes iguales entre Ayuntamiento y Diputación.

La visita por la provincia malagueña se prolongó durante los días 15, 16, 17, 18 y 19 de octubre, siendo los tres últimos de estancia en Málaga capital. Las efemérides son narradas en tonos elegíacos por el *Avisador malagueño*²⁶⁶, aprovechando Guerola para incluirlo en sus memorias. La Reina y su cortejo vendría de Granada, por lo que había que arreglar la carretera desde Loja a Antequera, que estaba en muy mal estado (la llama “camino natural”). Para ello se le encargó al ingeniero Emilio Díaz su

²⁶⁶El *Avisador Malagueño*, 17 al 22-10-1862.

acondicionamiento, a la vez que se le hacía responsable del arco del triunfo que habría de ubicarse en el límite de la provincia.

El 15 de octubre de 1862, unos 10.000 vecinos junto a las autoridades provinciales recibieron a doña Isabel en el arco del triunfo montado para ello. Su paso por Archidona se agilizó, pues esa localidad presentaba casos de viruela. Pero la entrada verdaderamente triunfal se produjo en Antequera, con arcos, multitudes y flores, celebrándose un solemne tedeum en la Colegiata. La Reina pasó la noche en casa del marqués de Peña.

Al día siguiente, misa en el hospital y visita a la fábrica de D. Diego Moreno. Reflexiona Guerola:

Tal fue el magnífico recibimiento de Antequera. Yo estaba entusiasmado. Aquella era la primera prueba. Antequera, el país que hervía hace un año de democracia revolucionaria, aclamaba a su Reina... Quizá entre aquellos tejedores había muchos de los afiliados a la sociedad secreta²⁶⁷.

El día 16, tras un refrigerio en la quinta del Sr. Delius, a media hora de Málaga, entró en la capital. *El Avisador Malagueño* hace las crónicas de los festejos, destacando las arquitecturas efímeras de los arcos del triunfo, la iluminación nocturna con gas de plazas y edificios y los fuegos artificiales. Un escenario donde, aunque el protagonismo era de la burguesía comercial malagueña, el coro lo formaba el pueblo malagueño deslumbrado por los fastos. “Nada como Málaga “, repetía incesante la “reina castiza”.

²⁶⁷GUEROLA, A.: *Memorias del gobernador...*(p.1239)

El día 18, el matrimonio Loring tuvo además un protagonismo destacado en todos los actos protocolarios, especialmente en el baile del Comercio y sobre todo en la inauguración del primer tramo del ferrocarril Córdoba-Málaga. Antes la Reina puso la primera piedra del Hospital provincial en la Trinidad (“barrio pobre y revoltoso”). Destaca Guerola la intervención de Cánovas para su financiación y el hecho de que le pusieron el nombre de Hospital de la Reina. La inauguración del primer tramo Málaga-Álora se celebró el día 18, sábado, un día dedicado a la industria, al ferrocarril y al comercio. Respecto a la industria, ya que visitó las más emblemáticas de Málaga: La Constancia e Industria Malagueña. También se inauguraron los 27 primeros kilómetros del ferrocarril, con la bendición de la locomotora que iba a hacer el recorrido inaugural. Para ello se levantó una estación provisional en los Prados, con toda la panoplia de arquitectura efímera en cartón piedra. Jorge Loring, como director gerente de la empresa del ferrocarril Córdoba Málaga, leyó un “elocuente y sentido discurso”. Pero la Reina no se montó en el vagón real, argumentándose oficialmente razones de agenda y así lo reflejó el *Avisador malagueño*. Guerola en sus *Memorias* nos cuenta la realidad: el ingeniero Joaquín Pastor, hombre escrupuloso, rechazó por motivos de seguridad que la Reina hiciera el recorrido, argumentando que había muchos puentes que aún no estaban sólidos²⁶⁸.

Para Loring, evidentemente, significó un triunfo profesional y político, pero frustrante porque la Reina no pudo hacer el trayecto hasta Álora, para

²⁶⁸ GUEROLA, A.: *Memorias del gobernador...*, p.1242.

lo que inicialmente se había acondicionado el “Wagón Real”. El trayecto tuvo que realizarlo con el ministro de Fomento y otras autoridades, mientras la Reina continuaba un programa intenso²⁶⁹. Visitó las industrias textil y de ferrería de los Larios y de los Heredia, respectivamente, socios de Loring en la empresa del ferrocarril. La cumbre de la representación social la disfrutó su mujer, Amalia Heredia, al ser la elegida por el Rey para el primer rigodón en el Baile del Comercio, celebrado por la noche en los salones del Banco en la Alameda. También la prensa de Madrid se hizo eco del evento²⁷⁰.

Guerola quedó satisfecho del viaje que tantos quebraderos de cabeza le había producido, sobre todo cuando Isabel II embarcó hacia Almería en el vapor real. Los problemas continuaron cuando la Reina condecoró a los que contribuyeron a tan digno viaje, pues los condecorados consideraron las medallas de menor rango del merecido y algunos las devolvieron. A Loring, que ya disponía de la Encomienda de Carlos III, se le concedió la de Isabel la Católica. Los costos del viaje debieron sufragarse por el Ayuntamiento y la Diputación a partes iguales, ascendiendo a 2.868.951,13 reales. Estos organismos tuvieron que endeudarse para cubrir el evento. Guerola, tan pulcro y puntilloso como funcionario, hizo las cuentas al detalle valorando gastos y también ventajas de la visita.

²⁶⁹ GUEROLA, A.: *Memorias del gobernador*...p. 1263.

²⁷⁰ *Correspondencia de España*, 24-10-1862.

FERROVIARIO DE ÉXITO

CAPÍTULO 3

UN FERROVIARIO DE ÉXITO

3.1 La configuración de la red española de ferrocarriles

Desde la “bufadora” de George Stephenson en 1810, primer intento serio de aplicar la máquina de vapor al transporte terrestre, el ferrocarril ya había producido grandes avances en poco tiempo, de manera que en 1840 había construido unos 3.000 kilómetros de vía en Europa. Sin embargo, en España las primeras concesiones del Gobierno datan de 1843, todas gracias a la presión de la iniciativa privada. Concretamente la Barcelona-Mataró con un promotor catalán y el ferrocarril de Madrid a Cádiz adjudicado a una empresa francesa.

Es a partir de 1850 cuando el Estado se planteó la modernización a través de los ferrocarriles, las carreteras y puertos, manteniendo el desarrollo de todas las alternativas²⁷¹. En el comienzo de la década, Bravo Murillo promovió una ley por la que se concedía al concesionario un interés garantizado, lo que facilitó la corrupción que vino a sucederle. El marqués

²⁷¹ ARTOLA, M.: “La acción del Estado”, en ARTOLA, M. (Dir.): *Los ferrocarriles 1844-1943*, Madrid, Banco de España, 1978 p. 341.

de Salamanca, muy vinculado al entorno de la Reina María Cristina, estuvo en todas las adjudicaciones. Este prócer malagueño estaba emparentado con Jorge Loring (era su tío político) y tuvo una complicada relación con él, tanto política como empresarial (un ejemplo es la compra de la concesión de la línea de Granada).

Durante el gobierno de Bravo Murillo se concedieron cinco líneas: “el beneficiario prioritario, el marqués de Salamanca²⁷² y sus asociados, que se convirtieron en el centro del mayor escándalo financiero del siglo”²⁷³. Salamanca logró la concesión de tres de ellas, pero como no disponía de recursos para afrontarlas, logró que el Estado le comprara la de Madrid-Aranjuez, al tiempo que conservaba la concesión como arrendatario por un millón de reales al año, cantidad que nunca pagó. Para financiar estas concesiones no dudó en utilizar los nombres regios con el objetivo de presionar a los ayuntamientos para que enajenaran sus bienes propios e invirtieran en sus compañías ferroviarias. Ese mismo procedimiento lo empleó Jorge Loring para financiar su Córdoba-Málaga, como veremos más adelante. Los periódicos airearon la corrupción ferroviaria, siendo Salamanca el foco de todas las críticas. Cuando se

²⁷² **José de Salamanca Mayol:** Nació en Málaga en 1811, de familia burguesa, su padre fue médico de la Armada. Estudió derecho, entrando en el despacho de Serafín Estébanez Calderón (vinculado también con Cánovas del Castillo y con la elite malagueña al casarse con una hermana de Manuel Agustín Heredia). Tuvo una ascensión fulgurante gracias al apoyo de su cuñado, pasando de alcalde de Almodóvar, con 22 años, a diputado por Málaga en 1836 y ministro de Hacienda en 1847. Invirtió en diversos sectores además del ferroviario, se inició con el monopolio de la sal, participando en empresas de construcción (intervino en el ensanche madrileño creando el barrio que lleva su nombre), todo ello lo compartió con intervenciones en el sector financiero, en la banca y la bolsa. Sus múltiples negocios se asociaron, durante el periodo Isabelino, a María Cristina de Borbón y su esposo (casado mediante matrimonio morganático) el Duque de Riansares, siendo la comidilla de los periódicos de la época por todo tipo de corruptelas. Al final de su vida decayó su imperio y tuvo problemas financieros, muriendo en 1883.

²⁷³ ARTOLA, M.: “La acción del Estado”, en ARTOLA, M. (Dir.): *Los ferrocarriles 1844-1943*, Madrid, Banco de España, 1978, p. 348.

desencadenó la revolución de Vicálvaro de 1854, su palacio fue incendiado y el marqués se exilió en París. El gobierno de la Unidad Liberal anuló los contratos de Salamanca.

Para confluir desde el interior hacia los puertos se promovió la primera Ley de Ferrocarriles de 1855. Los progresistas junto a la Unión Liberal lograron la seguridad jurídica del negocio ferroviario gracias a esta ley²⁷⁴. En el mismo año se funda, con capital francés, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). Comenzando, además de las líneas indicadas en el nombre de la ferroviaria, las de Andalucía y Extremadura.

A partir de la ley de ferrocarriles y la bancaria, se interesan por la inversión en los ferrocarriles españoles las dos grandes bancas internacionales: la Rothschild, que creó en España la Sociedad Española Mercantil e Industrial, asociada a la MZA, y la Pereire, con su filial española Crédito Mobiliario Español, que se concentran en las líneas del norte. Este fue el origen financiero de las principales líneas vertebradoras de la red ferroviaria española.

Por otro lado, la liberalización del arancel de aduanas contenido en la Ley de Ferrocarriles fue otro de los elementos que facilitó la inversión francesa en nuestra red y, en general, el desarrollo de la misma. Con ello se lograba importar todo tipo de materiales necesarios para la construcción del ferrocarril sin arancel alguno. Wais argumenta la poca incidencia que este

²⁷⁴WAIS, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid, Editora Nacional, 1974. (2ª ed.), p.133.

arancel tuvo en la industria siderúrgica española, pues no estaba preparada para la producción de raíles, ni por supuesto de locomotoras²⁷⁵. Artola también comparte esta opinión, en contra de los que defienden que provocaron un retraso en el desarrollo industrial español²⁷⁶.

La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA), asociada a los Rothschild, inició su andadura en España con el tren de Alicante, llamado “Camino de hierro de María Cristina”. A partir de este, la línea Madrid-Zaragoza (1856) y, posteriormente, la de Manzanares a Córdoba. Después de la crisis en el sector de 1868, se inició el proceso de absorción de las pequeñas empresas ferroviarias por las tres grandes del ferrocarril en España.

La gran competidora de la compañía MZA fue la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España (NORTE), una derivada de la prolongación de las iniciales contiendas del ferrocarril en Francia entre los Rothschild y los Pereire. Estos hicieron su introducción en España con el ferrocarril Madrid-Irún (1856). La iniciativa catalana estuvo en el comienzo del ferrocarril en la Península (Barcelona- Mataró, 1848). Aunque el primer ferrocarril español se construyó en época temprana (1835-1837) en Cuba, el tren Habana-Güines. Los catalanes originaron variadas iniciativas de líneas que satisfacían las necesidades comerciales en su región. Estas pequeñas líneas se unieron en la compañía Tarragona-Barcelona-Francia (TBF), que a la larga sería absorbida por MZA.

²⁷⁵WAIS, F.: *Historia de los ferrocarriles...* pp. 170-171. Esta referencia continúa en el párrafo siguiente.

²⁷⁶ARTOLA, M.: “Conclusiones”... p. 521.

Así quedaron configuradas las principales líneas de los ferrocarriles españoles con origen en Madrid y destino en Alicante, Irún, Zaragoza y Cádiz. Completadas con la Córdoba-Málaga y Zaragoza-Barcelona. Posteriormente, durante la Restauración, se desarrollará la red hacia occidente con las líneas hacia Galicia y Extremadura-Portugal²⁷⁷.

Las compañías ferroviarias fueron importantes para la economía española, pero no decisivas. Importantes sobre todo para la expansión del mercado agrario, y en los últimos años del carbón, ya que generó los mayores beneficios. Para las compañías fue un negocio modesto, con dividendos inferiores a otros sectores de inversión. Las empresas ferroviarias se quejaron de que el costo de construcción fue mayor del presupuestado inicialmente por la Administración. Pérez Lorca les contraviene, pues interpreta como causa de los bajos beneficios el hecho de que las empresas ferroviarias emitieron un volumen de obligaciones mucho mayor que el necesario, en consecuencia, cuando vencieron no pudieron pagar esos intereses. En todo caso, debieron hacer esa reclamación en el momento de la adjudicación de las concesiones²⁷⁸.

²⁷⁷WAIS, F.: *Historia de los ferrocarriles...* pp. 157-253.

²⁷⁸TEDDE LORCA, P.: "Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)", en ARTOLA, M. (DIR): *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, Madrid, Banco de España, 1978, p. 235.

3.2 Los cambios culturales producidos por el ferrocarril

La llegada del ferrocarril a España tuvo una amplia repercusión en la sociedad española decimonónica: en sus costumbres y en los tiempos colectivos; en las migraciones, en la inmediatez de la información; en los cambios en su entorno físico, en el urbanismo de las ciudades; en la extensión de los nuevos inventos, especialmente la telegrafía y después el teléfono; en los cambios sociales producidos en la burguesía y en el asociacionismo obrero.

El concepto del tiempo se comprimió con la llegada del ferrocarril, acercando poblaciones tanto en sus usos personales o familiares como en los profesionales. Se pasó del tiempo religioso, marcado por las campanas de la iglesia o la percepción “subjetiva orgánica” del agricultor, al reloj de las estaciones. Provocó la secularización de los ciclos diarios tanto en las ciudades como en los pueblos. En España se comenzaron a implantar relojes en las estaciones españolas en 1863, pero solo se logró la sincronización en 1871, cuando se dotó a los celadores de movimiento de relojes de bolsillo. Estos ponían en hora sus relojes en la estación de origen, cambiando las manillas del reloj en cada una de las estaciones del recorrido.²⁷⁹

²⁷⁹GONZÁLEZ JURADO, D.: *Comunicación, publicidad y modernidad. El caso del eje ferroviario Madrid-Córdoba-Málaga (1848-1900)* (Tesis Doctoral s.p.), UMA, 2016, pp. 57-59.

En las ciudades, el ferrocarril supuso un cambio radical de su configuración urbanística, tanto por la modernidad y diseño de sus estaciones como por el trazado de las calles asociadas al ferrocarril. El cambio fundamental fue el desplazamiento de los ejes comerciales hacia las estaciones ferroviarias; en contrapartida, se generaba un muro que las dividía. En cuanto al trasvase poblacional, el ferrocarril, junto al barco de vapor, tuvo mucho que ver con las grandes migraciones de final de siglo. Además aceleró la ya iniciada con la industrialización, que había originado el trasiego poblacional del campo a la ciudad.

Otros descubrimientos contemporáneos como el gas y la electricidad se integraron con el nuevo ferrocarril. Pero fue la telegrafía la que más se unió con este medio de transporte, solidariamente y desde su origen. Los postes del telégrafo (como posteriormente los del teléfono) se ejecutaron paralelamente al trazado de la vía, a la vez que se colocaban los raíles y las traviesas. Tuvo el ferrocarril la virtud de preservar el mito teórico del progreso ilustrado en su vertiente más práctica, pues “se convirtió en uno de los ejes emblemáticos del espíritu de la modernidad”²⁸⁰.

Las diligencias tardaban dos días como mínimo en unir las poblaciones costeras con la capital, mientras el ferrocarril no llegaba a la jornada. El ferrocarril supuso la agilidad en la distribución de la prensa, acortando los tiempos desde su impresión a la lectura del usuario, lo que facilitó la actualidad de la noticia. La información se transmitía de manera

²⁸⁰GONZÁLEZ JURADO, D.: *Comunicación, publicidad y modernidad. El caso del eje ferroviario Madrid-Córdoba-Málaga (1848-1900)* (Tesis Doctoral s.p.), UMA, 2016, pp. 47 y 343.

inmediata gracias al telégrafo, convirtiéndose en una herramienta fundamental para el periodista de la época²⁸¹. Supuso también la revolución del correo, pasando de una correspondencia entre elites durante toda la Edad Moderna a la democratización por el uso universal del correo gracias al ferrocarril. El telégrafo venía asociado a la concesión ferroviaria, era imprescindible para la comunicación entre estaciones, por lo que se ejecutaron dos líneas a ambos lados de la vía, una de la compañía explotadora y otra del servicio telegráfico del Estado.

En el siglo XIX las nuevas clases burguesas coparon los cargos de la Administración Pública. Los cacicatos provinciales generaron un flujo de poder de ida y vuelta con Madrid. Un ejemplo fueron los cacicatos del duque de Sesto y del marqués de Corvera, ambos vinculados de una manera u otra a Jorge Loring y al Ferrocarril Córdoba-Málaga. El marqués de Corvera era un cacique de Murcia y tuvo cargos en Madrid. Inicialmente como gobernador y posteriormente como ministro de Fomento. La línea ferroviaria Albacete-Cartagena fue adjudicada a MZA. La compañía modificó el trazado del proyecto para que no pasara por Hellín y Tóvara, argumentando su poca densidad de población. Como dicho trazado lo había impuesto Corvera en defensa de sus intereses, inició una campaña contra la ferroviaria a través de la prensa. MZA nombró una comisión que se ocupó de contraatacar en sus publicaciones afines. El conflicto se inició en 1861 y duró tres años y medio. Corvera llevó el debate al Congreso y empujó a la huelga a los

²⁸¹En tiempos de Manuel Agustín Heredia, “no había correo en Málaga sino dos veces a la semana; y cuando llegaba un correo, paseaban luego los comerciantes por la Alameda para cambiar impresiones. (HEREDIA Y GRUND, M. P.: *Memorias...*, p.8.)

trabajadores contra la ferroviaria. Como gobernador de Madrid consiguió que se multara a la compañía por retraso en la ejecución de las obras, que él mismo se ocupó en dificultar. En el juicio, MZA acusó al gobernador de abuso de autoridad y de dañar la imagen pública de la ferroviaria. MZA ganó el juicio, pero la imagen de la ferroviaria se vio dañada con multas y sanciones del gobernador, que argumentaba deficiencias en la explotación.

El duque de Sesto, sucedió como gobernador de Madrid al marqués de Corvera cuando este pasó a ser ministro de Fomento. Dicho personaje estuvo vinculado a las conspiraciones palaciegas a favor de la restauración monárquica en plena República. Fue habitual, junto a su mujer (la aristócrata rusa Sofía Troubetzkoy), en las reuniones organizadas por los marqueses de Casa Loring, tanto en La Concepción como en los salones del palacete de calle Alcalá. El duque del Sesto continuó la labor de Corvera, con multas a MZA durante los años 1862 y 1863, aunque lo hizo con la línea Madrid-Almansa. Estos hechos originaron la sindicación de las compañías ferroviarias para defenderse de la Administración. Se le puso el nombre de Comisión Permanente de las Compañías de Ferrocarril de España. La culminación del conflicto la originó el duque de Sesto al ordenar la incautación de la recaudación en la estación de MZA de Madrid para cobrarse las multas²⁸².

Algunos personajes de la oligarquía, como Salamanca, De la Gándara o Cánovas, oscilaban entre las órbitas de una u otra compañía. Tuvieron el Casino de Madrid como lugar de reunión y representación. Entre

²⁸²GONZÁLEZ JURADO, D.: *Comunicación...*, pp. 260-287.

los socios de dicha institución se encontraban los ferroviarios De la Gándara, Salamanca, y las familias Heredia, Loring y Larios, que conformaron sagas familiares que perduraron en su identidad ateneísta junto a los políticos Cánovas y Silvela.

El papel de los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (ICCP) en el ferrocarril fue predominante, gracias a incorporarse en 1834 a los cuatro cuerpos de ingenieros del Estado, junto a los de Minas, Montes y Agrónomos. Al ser carreras estatales tuvieron un fuerte componente administrativo, pero con potentes conexiones políticas, de manera que se incorporaron a las elites como una corporación de privilegio. Los ICCP tuvieron la exclusividad en la supervisión de los ferrocarriles, que fue puesta en cuestión por los ingenieros Industriales en cuanto al material móvil se refiere. Por ello se originó un conflicto de intereses profesionales²⁸³ que se resolvió a favor de los de caminos. La causa estuvo en que copaban los puestos del ministerio, mientras que los industriales estaban colocados en las compañías privadas, fuera del ámbito de la Administración. La consecuencia fue su implantación en cargos políticos: 12 senadores y 6 ministros entre 1879 y 1900²⁸⁴.

Loring representa el lado de la balanza hacia el que siempre caerá favorablemente el peso del poder, la realidad social y económica que

²⁸³Con los Arquitectos tuvieron también conflictos profesionales en el ámbito urbanístico, como hemos visto en el capítulo anterior. En él referimos la conflictiva atribución profesional de Loring: Cómo podía ser Ingeniero de Caminos cuando estos eran ingenieros del Estado, y él nunca fue funcionario. Podría argumentar que su título era americano, pero en Estados Unidos nunca existió esa titulación. Claramente lo utilizaba como prueba de prestigio y caracterización social.

²⁸⁴GONZÁLEZ JURADO, D.: *Comunicación...*, p. 108.

favorecerá el ferrocarril en la segunda mitad del siglo. En el otro platillo, no cabe duda, estarán los “obreros y empleados” que hicieron posible su construcción y sufrieron las duras condiciones de trabajo y los frecuentes accidentes de la explotación de los ferrocarriles. A lo largo de la implantación del tendido ferroviario se fue fraguando, mediante una gran diversidad de fórmulas asociativas, el origen del sindicalismo. Entre 1890 y 1910 en el sector ferroviario, junto al siderúrgico y el minero, se produjo una concentración de personal que facilitó la creación de la primera clase obrera en España. Esta tuvo una respuesta principalmente sindical²⁸⁵. En frente, las grandes compañías apoyadas por los poderes públicos que les concedieron una posición privilegiada.

La prehistoria de las agrupaciones obreras se inicia antes de la aprobación del derecho de asociación en 1869, y se encontraba bifurcada entre el mutualismo, las cooperativas y el sindicalismo. En lo referente al asociacionismo ferroviario, ya en este año se había constituido en Valladolid la Sociedad de Socorros Mutuos de Obreros y Empleados de Maquinaria de Ferrocarril, dentro de la compañía NORTE. Dos años más tarde se extiende por toda España la creación de mutuas y cooperativas²⁸⁶. El 1 de noviembre de 1872 tuvo lugar la primera huelga ferroviaria, iniciada por los maquinistas y fogoneros de la Zaragoza-Pamplona-Barcelona.

²⁸⁵MORALES MUÑOZ, M.: “Asociacionismo ferroviario en la provincia de Málaga (1870-1930)”, *Jábega*, nº 84, Málaga, 2000, pp. 41.

²⁸⁶PLAZA PLAZA, A.: “Los orígenes del sindicalismo ferroviario en España”, en *V Congreso Historia Ferroviaria*, Málaga, 2006, pp. 3-7.

Los obreros y empleados se concentraron donde se situaban los talleres de reparación y oficinas. Concretamente en Madrid (Atocha), Málaga (El Perchel), Barcelona (Clot) y Valladolid. Los obreros se dividían entre personal fijo y de plantilla. Mientras los primeros disponían de beneficios laborales, los segundos no tenían ninguno, viéndose sometidos a largas jornadas y a los trabajos más penosos. El número de trabajadores fue incrementándose a lo largo de la década de final de siglo, desde los 35.000 de 1893 a los 50.000 de 1900. Como la mayoría de ellos eran eventuales, el malestar y el bajo rendimiento favorecían la conflictividad.

En 1890, la tradicionalmente dócil Sociedad Cooperativa de Socorros Mutuos de la MZA se radicaliza y adopta posiciones contrarias a la compañía; la reacción del Consejo no se hizo esperar y ordena represalias contra ella. En ese mismo contexto se inscribe el agradecimiento del Capitán General de Madrid por la colaboración de la empresa en el logro de controlar el orden público frente a las manifestaciones del 1 de mayo de 1891. Sagasta había autorizado las manifestaciones obreras el año anterior, manifestaciones que provocaron grandes tumultos. Por lo que las prohibió, actitud que se radicalizó con la entrada de Cánovas en el Gobierno²⁸⁷.

En Málaga, el proceso de unión de líneas, que supuso la creación de ANDALUCES (1877) con 8.000 trabajadores, favoreció la agrupación de los mismos y generó el inicio asociativo ferroviario. Fenómeno ayudado por el agrupamiento que generaba la propia creación de poblados o barrios ferroviarios en la provincia: Bobadilla, El Chorro, Gobantes o el llamado

²⁸⁷ GONZÁLEZ JURADO, D.: *Comunicación...* p. 155.

Barrio Obrero de la capital (junto a la estación del ferrocarril). Para Loring, en su etapa como director gerente del ferrocarril a Córdoba y en los comienzos de ANDALUCES, la relación laboral con los ferroviarios debió de tener una importancia creciente. Durante los años sesenta y setenta las agrupaciones ferroviarias actuaron como secciones de oficio dentro de la AIT, destacando su actuación en la huelga de 1872. En 1889, dentro de ANDALUCES, se constituyen dos sociedades de empresa: La Salvación de Socorros Mutuos y la Unión Ferroviaria Obrera.

Esta última tuvo una importancia fundamental en el origen del sindicalismo ferroviario español, pues gracias a su intervención pudo organizarse el I Congreso Nacional de Obreros y Empleados de los Ferrocarriles²⁸⁸. Dicho congreso se celebró en Madrid, donde se decidió constituir la “Unión de Obreros y Empleados de los Ferrocarriles de España”. Esta asociación agrupaba a todas las que acudieron al congreso y se ubicó en Barcelona. Sin embargo, en 1896, también en Madrid, se organizó el III Congreso de Ferrocarriles, con consecuencias contrarias a la “Unión” y al pensamiento del sindicato malagueño, claramente federalista. Se creó el Sindicato General de los Ferrocarriles de España (SGFE), dirigido por Luis Zurdo. Su objetivo era un único sindicato, solicitando la disolución de las asociaciones ferroviarias existentes. Así que la primera impulsora de la unión ferroviaria, la Sociedad de Obreros de Ferroviarios de Málaga, optó por su independencia y mantuvo su postura federalista.

²⁸⁸MORALES MUÑOZ, M.: “Asociacionismo ferroviario...”, pp. 41-42.

3.3 Andalucía y el primer impulso ferroviario (1851-1880)

Entre las causas de la no industrialización andaluza en el siglo XIX y su relación con el ferrocarril, se encuentra el hecho de que no pudo llegar al crecimiento del País Vasco y Cataluña. Las causas: los pocos recursos energéticos (carbón), la condición de su artesanado y su mala estructura social y agraria. El mayor desarrollo industrial de Andalucía se produjo en las décadas de los sesenta a los ochenta, que coincide con el desarrollo del ferrocarril. Es más, se produjo en las ciudades en las que primero había llegado el ferrocarril, originando en la provincia por donde pasaba una mayor y más rápida comercialización de sus productos, siendo las fábricas agroalimentarias las más abundantes y las que se situaron junto a las líneas ferroviarias²⁸⁹. Pero también, más tarde, el ferrocarril facilitó la entrada de productos manufacturados más competitivos, especialmente los textiles catalanes. Esto provocó su desindustrialización a finales de siglo, aunque compensada con la consolidación de la minería y el sector agroindustrial en zonas específicas de Andalucía.

Las consecuencias de la llegada del ferrocarril a esta región fueron diversas. Entre ellas, el aumento del consumo de bienes industriales (productos siderúrgicos), lo que permitió profundizar y articular los mercados interiores y atraer un volumen muy importante de inversiones. También aumentó considerablemente la oferta de trabajo, lo que incidió en el

²⁸⁹PAREJO BARRANCO, A.: “Industrialización, ciudades y ferrocarril en Andalucía. 1855-1926” en CUÉLLAR VILLAR, D. y SANCHEZ PICÓN, A. (Dir.): *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2008, p. 63 y 69.

incremento de los niveles de renta y con ello en las posibilidades de consumo. Y por último, supuso un abaratamiento sensible del precio del transporte, y con él de las mercancías comercializadas, lo que terminó por beneficiar también al consumidor. Aunque también tuvo repercusiones negativas. El ferrocarril distrajo inversiones de otras actividades productivas y significó la oportunidad perdida para la expansión de la industria siderúrgica nacional, lo que generó desindustrializaciones locales originadas por la articulación del mercado interior facilitada por la construcción del ferrocarril²⁹⁰. Por ejemplo, tuvo que esperarse hasta 1870 para que don Pedro Duero, en Asturias, lograra por primera vez en España fabricar carriles de hierro, pero cuando ya en Europa se hacían de acero²⁹¹. Esta visión equilibrada de ventajas e inconvenientes proviene del profesor Parejo y es compartida por el profesor Morilla Critz²⁹², siendo contraria a la defensa a ultranza del ferrocarril del profesor Artola y de Francisco Wais.

Los primeros intentos del ferrocarril en Andalucía se remontan a los años 1820, pero no llegaron a buen puerto. La primera concesión fue al bodeguero jerezano José Díez Imbrechts, al que se le otorgó la construcción del ferrocarril Jerez-Muelle El Portal. El objetivo era abaratar el transporte terrestre de los vinos jerezanos hacia el muelle del Guadalete. Posteriormente vino el ferrocarril Jerez-Puerto de Santa María; poco

²⁹⁰ PAREJO BARRANCO, A.: *Historia económica de la provincia de Málaga (1833-2008)*. Málaga, Diputación de Málaga (CEDMA), 2009.

²⁹¹ Dato recogido de la tesis de la profesora Deborah González Jurado anteriormente citada. Indicando además, que la dureza del acero hacía imprescindible su empleo en España por su orografía tan accidentada, que originaba con las continuas frenadas el desgaste del material.

Otro dato anecdótico del atraso tecnológico de Málaga, lo tenemos en el puente carretero de la Hacienda de la Concepción, que se construyó con vigas traídas de Barcelona. Loring era uno de los principales accionistas de las fundiciones malagueñas.

²⁹² MORILLA CRITZ, J.: *Acumulación de capital, banca y ferrocarriles en Málaga. Siglos XVIII y XIX*. Málaga, Universidad de Málaga, 1975.

después la línea andaluza Sevilla-Cádiz, adjudicada en 1852 a Luis Díez Fernández²⁹³.

Hubo cuatro agrupaciones de líneas de ferrocarril que se desarrollaron en Andalucía. La primera, como se ha dicho, fue el trazado Sevilla-Jerez-Cádiz; la segunda correspondió a la Manzanares-Córdoba y Córdoba-Sevilla, adjudicadas a MZA. Esta última continuó con la Sevilla-Huelva y Sevilla-Mérida. Coincidente cronológicamente con la anterior, la línea de Málaga a Córdoba, que posteriormente se complementó con la Bobadilla-Granada y Córdoba-Belmez, adjudicadas a la Cía. del Ferrocarril Córdoba-Málaga (FCM); compañía posteriormente vendida a Ferrocarriles Andaluces (ANDALUCES). La otra agrupación de líneas fue Utrera-La Roda, que unía en eje transversal las líneas Sevilla-Cádiz y Córdoba-Málaga, también de ANDALUCES. En todas estas agrupaciones intervino Jorge Loring, salvo en el eje principal de Manzanares a Sevilla, que siempre tuvo a MZA como concesionario. Al principio como presidente de la Sociedad de Ferrocarriles Córdoba-Málaga y posteriormente como fundador e impulsor de Ferrocarriles Andaluces²⁹⁴.

Inicialmente, las dos principales empresas ferroviarias del país, MZA y NORTE, también apostaron por Andalucía, enfrentándose entre ellas. MZA fue la triunfadora, pues entre 1860 y 1881 se hizo con las principales líneas andaluzas, mientras NORTE apostó por el eje Irún-Madrid-Cádiz, que en su

²⁹³CUÉLLAR VILLAR, D.: “El primer impulso ferroviario en Andalucía (1851-1880), en CUÉLLAR VILLAR, D. y SANCHEZ PICÓN, A. (DIR), *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2008, pp. 82-83.

²⁹⁴CUÉLLAR VILLAR, D.: “El primer impulso ferroviario...”, 2008, pp. 81-82.

estrategia internacional veía como una prolongación de sus líneas ferroviarias en el Midi francés.

El origen de la Compañía Córdoba-Sevilla se sitúa en 1852, en la iniciativa de Joaquín Figueras y un grupo catalán. Estos traspasan la concesión a un grupo franco-inglés encabezado por Enrique O'Shea, que abriría la puerta de entrada a NORTE en la región andaluza. El problema surgió cuando su competidora MZA logró la concesión del Manzanares-Córdoba, quedando bloqueada NORTE entre esta línea y la Sevilla-Cádiz, lo que obligaba a los Pereire a adquirir esta última. La línea Sevilla-Jerez-Cádiz, que desde 1854 permanecía adjudicada al grupo francés Guilhou, estaba en total insolvencia. En 1874, la Junta General Extraordinaria de Accionistas estudiaba dos ofertas de compra de esta línea: una de la compañía de Córdoba a Sevilla (NORTE) y otra representada por Antonio Guerola²⁹⁵ como apoderado de Jorge Loring. Este había preparado estratégicamente la Junta previa compra de 154 acciones. Acudieron a la junta su yerno, Francisco Silvela, como accionista de la compañía llevando la representación de 72 socios, y su amigo Guerola, que depositó a su vez 82 votos. Al unirse ambos lograron en la votación la aprobación de la propuesta económica de Loring. Pereire anunció una reclamación ante el

²⁹⁵ Antonio Guerola fue gobernador de Málaga cuando Loring dirigió la estrategia para conseguir la adjudicación del Córdoba-Málaga, juntos recorrieron la provincia para conseguir de los ayuntamientos la compra de acciones a través de la venta de "propios".

Gobierno y desarrolló una campaña periodística en París; Loring, mientras, hizo lo propio los medios españoles contrarrestando la campaña francesa²⁹⁶.

Corría el año 1875 y ya se hablaba en la prensa de conectar la línea Sevilla-Cádiz con la Córdoba-Málaga a través de Utrera-Morón-Osuna. Faltaban dos años para constituirse ANDALUCES, una prueba más de la estrategia previa del tándem Loring-De la Gándara²⁹⁷. El triunfo de Loring al hacerse con la Sevilla-Jerez-Cádiz supondría un giro notable en las estrategias expansionistas de las grandes compañías financieras en España. Los Rothschild asentarían su dominio en Andalucía al consolidar la línea de entrada a la región, mientras los Pereire la abandonaban. MZA también tuvo otras dos concesiones, aunque menos rentables, Huelva-Sevilla y Mérida-Sevilla. El conjunto de las líneas de MZA fueron provechosas gracias a lo que Cuéllar llama “economía de escala”, es decir, las ventajas en términos de costos que una empresa obtiene gracias a la expansión.

²⁹⁶TEDDE DE LORCA, P.: “El proceso de formación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1874-1880)”, *Hacienda Pública Española*, Madrid, Ministerio de Hacienda, nº 55, 1978, p.p. 372-377.

²⁹⁷**Joaquín de la Gándara y Navarro:** Nacido en 1817, estudió la carrera militar, participando en la Primera guerra carlista. Políticamente apoyó a Espartero como militar y progresista. En 1854 participó en la sublevación que dio pie al Bienio Progresista, pero al conocer el ataque a la casa de Salamanca, su amigo, acudió a defenderla. Esa imagen fue reflejada por Galdós en los Episodios Nacionales. En 1858 se casó con una adinerada con propiedades en Cuba, Rosa Plazaola y Limonta, vinculando sus intereses económicos a los de esa isla. En los años cincuenta se interesó por los negocios ferroviarios, participando en los órganos dirigentes de MZA, hasta llegar a ser su Administrador. En 1870 se le concedió el título de Marqués de la Gándara. En 1875 presentó su dimisión al cargo de Administrador de MZA. Participó con Jorge Loring en el origen de ANDALUCES, a la vez que permanecía en MZA. Presidió la compañía del ferrocarril que unía Cáceres con Portugal. Fue además propietario y banquero, interviniendo en múltiples negocios, como el de importación de pescado, el monopolio del tabaco, además de mineros (Fosfatos de Cáceres y de los plomos en Murcia). (Extraído de ZOZAYA MONTES, M.: *El Casino de Madrid: ocio, sociabilidad, identidad y representación social*, (Tesis doctoral), UCM, 2008.

3.4 El Ferrocarril Córdoba-Málaga

La provincia de Málaga, en la segunda mitad del siglo, solo disponía de 388 kilómetros de carreteras, que se completaban con caminos de herradura del todo intransitables en invierno. Estas malas infraestructuras terrestres imposibilitaban el transporte de productos de poco valor y mucho peso. El ferrocarril modificó estos condicionantes tradicionales; para ello los Heredia-Loring-Larios forzaron la concentración de capital necesaria para la construcción del trazado Córdoba-Málaga. Esta línea convergería con la Córdoba-Sevilla, también en ejecución. El interés del Triángulo Financiero Malagueño era abastecer las necesidades de carbón de sus industrias siderúrgica, algodonera y azucarera, concretamente en la cuenca del Guadiato. Para ello convergieron los tres principales proyectos empresariales del grupo oligárquico malagueño: las inversiones mineras en el valle del Guadiato (Córdoba), el ferrocarril (línea Córdoba-Belmez) y el Banco de Málaga para financiar esta importante inversión²⁹⁸.

Todo ello provocó el desvío hacia Málaga de los productos agrarios de la provincia de Córdoba, frente a la tradicional salida de la producción agraria del valle del Guadalquivir por Sevilla y Cádiz. Pero a la larga supuso la desindustrialización a causa del desvío financiero de la modernización agraria al ferrocarril, unido a que este facilitaría la llegada de los productos textiles catalanes. La suma de estos factores provocó la

²⁹⁸ PAREJO, A.: *Historia económica...*, p. 106.

decadencia postrera del puerto de Málaga. De hecho, la historiografía económica de la década de 1970 nos traslada esta visión pesimista de los efectos del ferrocarril en nuestra provincia. El profesor Lacomba se apoya en los textos de Sánchez de Toca y Fontana para culpar al ferrocarril de la descapitalización industrial y del desastre económico de finales de siglo²⁹⁹. Morilla Critz³⁰⁰ y Antonio Parejo defendieron también esa hipótesis.

Los orígenes

Los inicios de las gestiones ferroviarias malagueñas los sitúa Lacomba en 1845, cuando la Junta de Comercio de Málaga solicita el enlace del puerto de la ciudad con el interior con el objetivo de ser el depósito de carbones del Mediterráneo³⁰¹. El primer proyecto de ferrocarril fue elaborado por capital inglés en ese año. Partió de una carta a la Reina emitida por estos inversores, con un ambicioso plan andaluz de mejora en carreteras y colonización de tierras. Al Gobierno el plan le pareció excesivo por lo que rompieron las negociaciones. Ese mismo año hubo otra oferta, esta vez francesa, encabezada por el Sr. Vreinet, pero tampoco llegó a buen puerto³⁰².

Nuevos intentos, pero ya malagueños, se concretaron en el año 1851. El interés por el proyecto en Málaga se inicia con un artículo en el

²⁹⁹ LACOMBA, J.A.: “El ferrocarril Málaga- Córdoba (1859-1879)”, *Jábega* 7, Málaga, 1974, pp. 53-56.

³⁰⁰ MORILLA CRITZ, J.: *Acumulación de capital, banca y ferrocarriles en Málaga. Siglos XVIII y XIX*. Málaga, Universidad de Málaga, 1975.

³⁰¹ LACOMBA, J.A.: “El ferrocarril...”, pp. 53-56.

³⁰² MORILLA CRITZ, J.: *Gran capital y estancamiento económico en Andalucía: banca y ferrocarriles en Málaga en el siglo XIX*, Córdoba, Universidad de Córdoba e Instituto de Historia de Andalucía, 1978, pp. 110-11.

Avisador Malagueño de 23 de marzo de 1851. En él se expone la preocupación de que Málaga quede desplazada de las rutas comerciales españolas ante la posibilidad de las construcciones de los ferrocarriles a Alicante y Valencia y, además, que se concrete la navegabilidad del Guadalquivir. En el año siguiente, siendo Loring vicepresidente de la Junta de Comercio, nombra una comisión (con Martín Larios y él mismo entre otros) con el objetivo de conseguir ese logro para la ciudad. En la Diputación se considera la conveniencia de solicitar el ferrocarril que uniría Madrid con Málaga³⁰³, proponiendo a la Diputación de Córdoba que se una a su iniciativa. Se constituyó una comisión conjunta de ambas instituciones para solicitarlo al Gobierno. A su vez, Martín Larios llevó a cabo una acción particular para esta concesión, pero solo a su favor y no al de la provincia, lo que indica la lucha que había entre el pequeño comercio y los agricultores, representados por la Diputación, y la oligarquía industrial y financiera malagueña representada por la Junta de Comercio³⁰⁴.

En 1852 Larios entrega su solicitud de concesión y se la adjudican. El trazado discurría por El Valle del Guadalhorce y El Tajo de los Gaitanes para llegar a las llanuras de Antequera y adentrarse por las cordobesas hasta la capital³⁰⁵. Se interpuso el marqués de Salamanca, que el 18 de octubre mejora la oferta de Larios, por lo que quedaba abierta la subasta con esa primera puja. El 24 de noviembre de 1853 se confirmó la adjudicación a Martín Larios tras varios forcejeos entre ambos

³⁰³ Sesión de la Junta de Comercio de Málaga, 108-1852

³⁰⁴ MORILLA CRITZ.J: *Gran capital...*p.119-120

³⁰⁵ Este era un trazado valiente, pero con grandes retos, obligando a largos puentes y prolongados túneles que encarecía su costo. Según Lacomba.

contendientes. Permaneció el enfrentamiento con los agricultores y pequeños comerciantes, pues Larios defendió el trazado en busca de los carbones de Belmez e ignorando enclaves de la campiña cordobesa. Los agricultores malagueños y cordobeses pretendían un trazado por las vegas del interior de ambas provincias (comarca de Antequera y sur de Córdoba) que conectara las zonas de producción agrícola con el puerto de Málaga. Se enviaron varias protestas al Gobierno y a la Reina. Debido a esta oposición, la de los municipios contrarios a su trazado y las intrigas de Salamanca, Larios abandonó la concesión.

Después de una nueva subasta, el 24 de febrero de 1854 el adjudicatario fue Salamanca con un margen escandalosamente pequeño respecto a la oferta de Larios. Fue entonces cuando se produjo la Vicalvarada y la sublevación popular de Madrid contra los corruptos, suceso en que se saqueó de la casa del marqués de Salamanca. Este huyó al extranjero disfrazado de fogonero. Se anuló la adjudicación a Salamanca, junto a otras concesiones ferroviarias, aprobándose la Nueva Ley del Ferrocarril de 1855 que estableció las nuevas reglas de juego³⁰⁶. Diversos historiadores malagueños han argumentado las causas de la anulación de la concesión a Salamanca en la nueva ley de ferrocarriles y en la creación de una comisión para estudiar los expedientes de los

³⁰⁶ MORILLA CRITZ.J: *Gran capital*...pp. 121-125.

ferrocarriles³⁰⁷. Otros destacan el distanciamiento entre la oligarquía industrial y el resto de los comerciantes de Málaga³⁰⁸.

En Málaga, desde fines de 1854 se formó un grupo de capitalistas, comerciantes y personalidades que defendían el trazado de Larios y la propuesta de una comisión. Para ello se ocuparon de mantener en excitación a la opinión pública, especialmente a través del *Avisador Malagueño*. En la comisión estuvo Jorge Loring, que participó por primera vez en temas del ferrocarril. Hizo una propuesta de crear una sociedad para constituir el 1% de capital necesario para la concesión, esta le sería adjudicada a uno de los componentes quien la cedería posteriormente a la sociedad. En dicha comisión estaban ya Heredia, Larios y Loring. Esta propuesta fue a la postre (aunque unos años más tarde) la que se llevaría a cabo con Jorge Loring como adjudicatario³⁰⁹. Ante la indecisión de los malagueños, el Gran Central francés logró la concesión en junio del 56 del tramo de Villarrobledo a Málaga. La suspensión de pagos de la empresa francesa llevó a la anulación de la concesión en 1857, lo que provocó el recrudecimiento de la campaña de la oligarquía malagueña en pro del ferrocarril carbonero.

Ese mismo año, los capitalistas malagueños presionaron para que Obras Públicas encargara un proyecto. Se designó a Máximo Perea para redactarlo, con el mandato de que el ferrocarril uniría Málaga con la línea

³⁰⁷ LACOMBA, J.A.: “El ferrocarril...”, pp. 53-56.

³⁰⁸ OLMEDO, M.: “El primer camino de hierro”, *Jábega* 3-4, Málaga, 2002-2003, pp-46-57. y MORALES, M.: “El Banco de Málaga...”, p. 5.

³⁰⁹ MORILLA CRITZ.J: *Gran capital*...p.126.

Córdoba-Sevilla en un punto entre Córdoba y Almodóvar. El ingeniero de Caminos del ministerio lo terminó en diciembre de 1857, y fue aprobado en septiembre del año siguiente. El trazado era parecido al de Larios, pues se iniciaba en Almodóvar, pero llegando más cerca de Córdoba y discurriendo por pueblos ricos como Campillo, Puente Genil, la Rambla y Fernán Núñez, aunque se separaba de Antequera. En la memoria del proyecto, Perea reflejaba que el valor de los carbones de la Sierra Cordobesa era meramente estratégico, su objetivo era abastecer los barcos de guerra españoles en caso de conflicto con Inglaterra. En 1859, el antiguo trazado Villarrobledo-Málaga se subdivide en: Manzanares-Andújar, Andújar-Córdoba, Córdoba-Málaga y Campillos-Granada, concediéndose a MZA los dos primeros tramos. Respecto al Córdoba-Málaga, salió a subasta el 15 de diciembre de 1859 con el proyecto de Perea, presentándose Jorge Loring como único postor, adjudicándosele ese mismo mes³¹⁰.

Por aquel entonces era gobernador de Málaga Antonio Guerola, que ya conocemos como amigo del marqués, quien muestra su opinión interesada respecto a los entresijos previos al acto administrativo. Defiende que la subasta, incluyendo el tramo a Granada, perjudicaba a Málaga, pues era una inversión muy grande con poco beneficio, y que retrasaba la llegada del ferrocarril a Málaga. Además, insinuaba que José Salamanca iba detrás

³¹⁰ MORILLA CRITZ.J: *Gran capital...*p.127.

del tramo a Granada, “siendo enemigo de Málaga, su patria”³¹¹. Se refiere a la riña de Salamanca con Loring, que venía de las elecciones de 1858, en las que no se le eligió como candidato a diputado por la Merced. El gobernador promocionó una sociedad para ofertarlo. Tras diversas reuniones con burgueses malagueños, Guerola se ocupó de convencer a los Ayuntamientos de invertir en acciones del ferrocarril las tierras de propios. Para ello recorrió a caballo con Loring los pueblos de Málaga. Cuenta en concreto que cuando fueron a Ronda y llegaron a Gaucín por ese medio, se trasladaron a Gibraltar para volver en vapor a Málaga. Narra la anécdota de que involucró a la condesa de Montijo (emperatriz de los franceses), convenciéndola de que, como condesa de Teba, debería comprar acciones del ferrocarril.

Se ufano de que, en poco tiempo, se vendieron 15.000 acciones con capital local, expresando su orgullo de que en “Málaga lo hizo Málaga”, a diferencia de otros sitios que lo realizaron con especuladores extranjeros. Argumento que, como veremos, no se correspondía con la realidad por la poderosa intervención francesa, tanto en la inversión como en su construcción. Guerola lo sabía en la fecha que redactó sus memorias. Respecto a la sociedad, se nombró para dirigirla a los señores Loring, Larios y Heredia, actuando otras personas de diversa índole como el jefe del progresismo.

³¹¹GUEROLA, A.: *Memorias del gobernador Antonio Guerola: Málaga 1857-63*. Sevilla, Fundación Sevillana de Electricidad, 1995, p. 250. Continúo con esta referencia en el presente párrafo; en el siguiente, páginas 250-253.

En ese punto, la intervención de Jorge Loring también fue decisiva, pues se le adjudica la construcción y explotación de la línea Córdoba-Málaga, con el trazado por Coín-Currutaca-Ardales-Campillos, es decir, evitando el Desfiladero de los Gaitanes (zona muy agreste). La concesión fue personal al ferroviario, por las razones ya esgrimidas de falta de tiempo para constituir la sociedad³¹², concretamente, el denominado “camino de hierro Córdoba-Málaga”. Así lo recoge la ley que legaliza dicha concesión, al indicar que el objeto de ella “es el de aprobar la subasta del 15 del corriente, declarando en su consecuencia adjudicar la concesión del ferrocarril de Córdoba a Málaga a D. Jorge Loring, como único postor, con la subvención de 71.637.897 reales de vellón con 66 céntimos”³¹³. El pliego de la adjudicación autoriza a importar sin aranceles; esta liberalización de las importaciones indica el poco desarrollo de la siderurgia española. Concretamente, la fundición de los Heredia, ya que figuraban como principales accionistas de la nueva sociedad y, sin embargo, no fabricó las vías para este ferrocarril³¹⁴.

Después de la adjudicación, Larios fue el que aportó las fianzas requeridas por el Estado. Posteriormente, en junio de 1860, Jorge Enrique Loring como concesionario y Martín Larios y Tomás Heredia como partícipes de la empresa, se reunieron con Felipe Vitali, contratista de obras públicas y representante de la firma Vitali, Picard y Cía. El objetivo

³¹²Para Lacomba el retraso en la constitución de la sociedad fue debida a la intención inicial de realizar las obras con medios propios, al ver la imposibilidad técnica y económica se buscó la participación francesa.

³¹³ADE, caja 31, documento 5.4, CORCUERA (Director General de Obras Públicas, Ministerio de Fomento): *Ley de condiciones demás disposiciones relativas a la concesión del ferro-carril Córdoba a Málaga*, Madrid, 19-12-1859.

³¹⁴LACOMBA, J.A.: “El ferrocarril...”, pp. 53-56.

era la planificación de las obras del ferrocarril. El costo de la obra se valoró en 188 millones de reales³¹⁵. Se constituye una sociedad con la denominación “Sociedad del Ferrocarril de Córdoba a Málaga” (FCM). En el artículo quinto de los Estatutos de fundación se recoge que Jorge Loring aporta a la Sociedad los derechos de la concesión del ferrocarril y toda la documentación, incluido el proyecto de obras, la subvención y el contrato de ejecución de las obras con Vitali, Picard y Cía. de 30 de junio de 1860. El capital social era de 71.600.000 reales, a los que había que incrementar la subvención del Gobierno, que ascendía a 76 millones de reales. En el consejo de administración figuraban los componentes del Triángulo Financiero: Jorge Loring, Martín Larios y Tomás Heredia, además de otros malagueños como Juan Nepomuceno, Félix Rindo y Gaspar García Zafra; también aparecen nombres franceses: Felipe Vitali, Basilio Parent... Lo que indica que estos últimos se pueden reunir en París y que se les anunciarán las reuniones veinte días antes de celebrarse; que “los Administradores residentes en París representarán exclusivamente a la Sociedad en todos los asuntos que esta tenga en Francia, con acuerdo a las resoluciones acordadas por el Consejo”³¹⁶. Así se creó una especie de delegación en la capital francesa, pero dependientes de la central situada siempre en Málaga, e imponiendo que el mínimo de españoles en el Consejo sea de trece. En dicha Junta, además de aprobar los Estatutos, se autoriza al Consejo a emitir obligaciones al portador. El director gerente era Jorge Loring, el jefe de contabilidad sería, a los pocos años de constituirse,

³¹⁵CAMPOS ROJAS, M.V: *Semblanza...*, p.45.

³¹⁶ADE, caja 31, documento 5,3: *Acuerdos de la Primera Junta General del Ferrocarril Córdoba a Málaga en la que se aprueban los Estatutos*, Málaga, 15-5-1861.

Carvajal Hué (quien después sería ministro en la I República), y como administrador Rosendo del Vall, puesto que posteriormente ocuparía Manuel Larios. Con ello se demuestra que el poder económico se concentra en pocas manos, y que ese será uno de los problemas de estructura económica que arrastrará la economía de Málaga³¹⁷.

Guerola nos cuenta la intervención de Vitali, Picard y Cía. Justifica la intervención francesa en que los accionistas malagueños no disponían del capital necesario para acometer la empresa. Por ello contrataron con la casa Vitali, Picard y C^a de París la construcción del camino³¹⁸. Esta empresa francesa cobraba las certificaciones en acciones de la compañía. Como el capital suscrito en acciones era de 147.637.897 r. v., y el presupuesto para la construcción ascendía a 202.939.119 r. v., hubo que emitir obligaciones³¹⁹.

El gobernador Guerola tuvo una actuación destacada en la promoción del proyecto ferroviario, compartiendo esa inquietud y los primeros trabajos con su amigo Jorge Loring, a quien alaba sin fisuras:

Si ello ha sido así, si hoy está próximo a concluirse, débase en primer lugar al celo incansable del diputado a Cortes don Jorge Loring [...] el señor Loring ha tenido émulos envidiosos [...] Loring, lleno de fe en su empresa, lleno de verdadero patriotismo, pudo [...] abandonar la empresa [...] Es bien seguro que el ferrocarril hubiera tardado muchos años en llegar a ser una verdad³²⁰.

³¹⁷ LOCOMBA, J.A.: “El ferrocarril...”, p. 54.

³¹⁸ GUEROLA, A.: *Memorias del gobernador...*, p.256.

³¹⁹ MORILLA CRITZ.J: *Gran capital...*p. 127.

³²⁰ GUEROLA, A.: *Memorias del gobernador...*, p. 247

Guerola, años después, confluyó sus intereses inversores con los de su amigo Jorge Loring, haciendo de testaferro suyo en la compra del Sevilla-Jerez-Cádiz. Esto refleja, una vez más, la gran habilidad del financiero malagueño para unir intereses comerciales con “amistades políticas”, como Cánovas, Silvela, Carvajal Hué, Varela... Dentro de este panorama tan positivo, se vislumbran algunas nubes en la cita, pues refleja que también hubo opositores al proyecto, el principal, José Salas Gil, que planteó numerosos litigios. Aunque no expresan las causas, reclamó la devolución de las acciones. Esa oposición disminuyó posteriormente debido a que la empresa ganó varios juicios

Del comienzo y desarrollo de las obras

El 15 de marzo de 1860, a las 12 de la mañana, en una tienda de campaña levantada en los Visos, se dio principio a las obras. Muchas de las actas de la sociedad las firma como secretario José Carvajal y Hué. Describe Guerola la ceremonia de la primera piedra, a la que asistieron el Triángulo Financiero, el obispo, el gobernador civil y el militar, Ayuntamiento y Diputación en pleno, el cabildo, y trabajadores para empezar a explanar. Durante el discurso de Guerola, se dieron vítores al orador, a Loring y al Ejército de África³²¹. Una vez iniciadas las obras, el gobernador se vio obligado a prohibir el tránsito o estacionar en la vía, poniendo multas a quien atentase contra el ferrocarril. Otro bando posterior tuvo el objeto de evitar la colocación de obstáculos para originar el

³²¹ GUEROLA, A.: *Memorias del gobernador...*, pp. 261 y 264.

descarrilamiento del ferrocarril. Lo que demuestra el ambiente contrario al mismo, probablemente debido a las expropiaciones.

Los comienzos fueron lentos, pues solo se emplearon a 400 operarios. La explicación la encontramos en los iniciales titubeos hasta la constitución de la sociedad con los franceses —únicos con experiencia en el mundo ferroviario— y en la necesidad de modificar el trazado: finalmente se optó por el más costoso, pero que acortaba el tiempo. Era el que discurría por Álora y el Desfiladero de los Gaitanes. Loring tuvo un papel decisivo en conseguir esa modificación en Madrid y su aprobación por el Gobierno. Tuvo mucho que ver su condición de parlamentario y su intervención en las comisiones ferroviarias en las Cortes. El objeto del nuevo trazado era reducir en diez kilómetros el recorrido, pero encareció sobremanera la empresa por la necesidad de múltiples puentes y túneles, lo que debió de influir finalmente en las dificultades económicas que soportó la sociedad desde su constitución.

La familia contraria a sus intenciones era la familia Marqués, caciques de Álora, quienes, según el gobernador, atentaron contra la seguridad de los empleados de la empresa constructora, principalmente franceses. Sus intenciones eran cobrar el máximo por las indemnizaciones de los terrenos. También debieron de producirse algunas reclamaciones laborales, que fueron tumultuosas. Guerola las afrontó como un problema de orden público, amenazando con la Guardia Civil y exigiendo que las reclamaciones de los trabajadores se dirigieran a los tribunales en caso de

atropello de la empresa o del contratista³²². En el año 1861 ya estaban trabajando 900 obreros, pero los dos años siguientes fueron decisivos para la construcción de este ferrocarril, empleándose cifras entre dos y tres mil trabajadores respectivamente. Según la empresa, intervinieron 26.620 obreros, lo que supuso 2.516.800 jornales; pero también tuvieron que lamentarse veinte muertos por accidente provocados principalmente por la construcción de trece túneles y once viaductos³²³.

Precipitado por el anuncio de la visita de la Reina Isabel a Málaga, en 1862 se logró inaugurar el tramo Málaga-Álora. Para lograrlo se tuvo que disponer de material móvil con carácter de urgencia, para lo que se acudió a su competencia más directa, la compañía MZA. Les solicitaron una máquina y diez vagones de pasajeros, dos para equipajes y otros dos para mercancía³²⁴. Lo que indica claramente que por entonces las relaciones con MZA eran buenas.

La ceremonia de inauguración se efectuó en la explanada de la estación provisional, en el lugar llamado Los Prados. Inicialmente se pretendía que dicha inauguración llevara consigo un recorrido de la Reina por el tramo construido. Todos estos esfuerzos, según la versión oficial, se vieron frustrados por la agenda de aquella, que aunque inauguró la estación, le impidieron acudir a dicho viaje. Guerola nos da una versión más realista: El ingeniero del ferrocarril desaconsejó el viaje pues había varios puentes sin afianzar.

³²² GUEROLA, A.: *Memorias del gobernador...* pp. 266 a 268.

³²³ OLMEDO, M.: "El primer camino de hierro", *Jábega* 3-4, Málaga, 2002-2003, pp-46-57.

³²⁴ GONZÁLEZ JURADO, D.: *Comunicación...*, p. 227.

Se realizaron varias modificaciones del trazado en los años 1861 y 1862, mientras se ejecutaban las obras. Como resultado, el trazado quedó modificado sustancialmente respecto al de Perea, desplazándolo hacia el este:



Plano nº 7. Trazado del ferrocarril Córdoba-Málaga y del Bobadilla-Granada, en <http://www.spanishrailway.com/2012/02/24/cordoba-a-malaga/>, 21/01/2016

Desde Málaga hasta La Roda vuelve al trazado de Larios, pues pasaba de Campillos a Los Gaitanes acercándose a Antequera para seguir hasta Casariche. Desde allí se mantuvo en un corto tramo el proyecto de Perea,

hasta Puente Genil. Después el trazado variaba totalmente y pasaba por Aguilar y Montilla, llegando a la línea de Sevilla en el lugar del proyecto, cerca de Córdoba.

En 1861, la idea de una línea carbonera se iba perdiendo por el retraso en la adjudicación del trazado Córdoba-Belmez, por la falta de competitividad con el carbón inglés y por el predominio de la siderurgia del norte. La construcción de la línea a Granada comenzó el 15 de marzo de 1860. Al año siguiente se le adjudicó el tramo Campillos-Granada al marqués de Salamanca. Pretendió cambiar el trazado por Vélez-Málaga, lo que perjudicaba a FCM. Salamanca tenía problemas de capital, así que llegó a un acuerdo económico con la ferroviaria malagueña para ser absorbido. Esto aumentó las dificultades económicas del FCM y favoreció su declive³²⁵.

Para aprobar la fusión con Salamanca y ampliar el objeto social de la compañía, en 1863 se convocó Junta General de Accionistas del FCM. Para ello se habla de un acuerdo previo por el que le ofrecen acciones de la empresa, indicando que la sociedad pasó de ser malagueña a andaluza. Se refiere a la conferencia entre el marqués y la comisión formada por el constructor Vitali, Jorge Loring y Tomás Heredia, en la que se acordaron los términos de la fusión. Con esa operación se logró parar la amenaza de Salamanca de competir con un eje Málaga-Vélez-Málaga-Granada al de Córdoba-Bobadilla-Málaga. Para contentar las aspiraciones frustradas veleñas, incluyeron en el acuerdo la previsión de un futuro ferrocarril

³²⁵MORILLA CRITZ.J: *Gran capital*...p. 131.

Málaga-Vélez³²⁶. Después de cerrar todas estas operaciones se preveía un monto de 240 millones de reales, que se obtendrían fundamentalmente de obligaciones hipotecarias. Esta fue una causa más del excesivo endeudamiento de la sociedad, algo que años después la llevó a la ruina.

En una nueva Junta General de socios de abril de 1865, aún eran optimistas, pues consideraban que la línea de Córdoba a Málaga estaba terminada, faltando tan solo las obras imprevistas. Estamos hablando de cinco años y un mes desde el comienzo de las obras. Las obras imprevistas eran las de dos puentes: uno en los Gaitanes, que sustituyera a un terraplén deslizado, y el del Guadalhorce, en Cártama. La nueva esperanza se concentró en el Ferrocarril de Belmez, con el que esperaban transportar los carbones cordobeses en dos años; como veremos posteriormente, la inauguración se retrasaría. La situación económica era mala, se declaraba un déficit de 61,5 millones de reales, aunque se había logrado aplazar una deuda con la constructora de 14,5 millones de reales³²⁷.

Se abrió la sección Málaga-Álora en 1864. A finales de 1866, la sociedad FCM entra en conflicto con la constructora Vitali, Picard y Cía. por el impago de cuatro pagarés, ya aplazados, y que no pudo satisfacer a su vencimiento. Esto les llevó al Tribunal de Comercio de Málaga, pidiendo la constructora la ejecución de los pagarés; la sentencia le fue desfavorable³²⁸.

³²⁶ADE, caja nº 31, documento 5,10: *Memoria leída en la Junta General Extraordinaria de accionistas del Ferrocarril Córdoba a Málaga*, Málaga, 16-10-1863, p.6.

³²⁷ADE, caja nº 31, documento 5,13: *Memoria leída en la Junta General Extraordinaria de accionistas del Ferrocarril Córdoba a Málaga*, Málaga, 28-4-1865, p.2.

³²⁸ADE, caja nº 31, documento 5,16: *Resolución demanda presentada por los Sres. Vitali, Picard y Cía. de París contra el Ferrocarril Córdoba Málaga*, Málaga, 14-12-1866, p.6

Una prueba evidente más de las dificultades financieras que atravesaba la sociedad malagueña.

TABLA Nº 8. FECHAS DE CONSTRUCCIÓN DE LAS LÍNEAS DE FERROCARRIL CÓRDOBA-MÁLAGA Y BOBADILLA-GRANADA

TABLA Nº 8	Fechas de construcción	Kms.
Ferrocarril Córdoba- Málaga		
Inicio	Marzo de 1860	
Málaga-Álora en explotación	Junio de 1864	65
INAUGURACIÓN LÍNEA	Agosto de 1865	193
Ferrocarril Bobadilla-Granada		
Bobadilla-Antequera. Inicio	Agosto de 1865	16
Loja-Granada. Inicio	Diciembre de 1866	56
INAUGURACIÓN LÍNEA	Mayo de 1874	71

Fuente; Elaboración propia a partir de los datos de MORILLA CRITZ, J.³²⁹

Las fechas de construcción de la tabla anterior reflejan que el ferrocarril Córdoba-Málaga se inició en marzo de 1860, y que en agosto de 1865 se inauguró la línea entera. Es decir, la ejecución de la obra duró cinco

³²⁹MORILLA CRITZ.J: *Gran capital*...p.p.134-136.

años y medio. En el ferrocarril a Granada, las obras del tramo Loja-Granada se terminaron en diciembre de 1866, pero sin embargo tuvieron que esperar a mayo de 1874 para celebrar la inauguración de la línea entera. La paralización se debió a los problemas de la empresa, que estuvo al borde de la quiebra; casi diez años duró la ejecución de esta obra, aproximadamente el doble del ferrocarril a Málaga.

TABLA Nº 9. PRESUPUESTOS DE LAS LÍNEAS DE FERROCARRIL CÓRDOBA-MÁLAGA Y BOBADILLA-GRANADA

CUADRO Nº 9	PRESUPUESTO	COSTO FINAL	DIFERENCIA
Ferrocarril Córdoba-Málaga	152.925.160 r. v.	210.718.480 r. v.	57.700.000 r. v.
Ferrocarril Bobadilla-Granada	118.766.493 r. v.	123.968.252 r. v.	5.201.759 r. v.

Elaboración propia a partir de los datos de MORILLA CRITZ³³⁰

Respecto a los costos finales de la anterior tabla: en la Córdoba-Málaga fueron de 210.718.480 r. v. frente al presupuesto inicial de 152.925.160 r. v., lo que supuso un incremento de 57.700.000 r. v. debido sobre todo al incremento de los intereses. La línea de Granada tuvo un costo final de construcción de 108.591.200 r. v. y, sumándole los intereses, quedó en 123.968.252 r. v. frente al presupuesto inicial de 118.766.493 r. v.

³³⁰MORILLA CRITZ.J: *Gran capital*...p.p.134-136.

Al incrementar los intereses, el déficit fue de cinco millones de reales de vellón. Considerando el coste y las subvenciones de las líneas españolas, vemos que la Córdoba-Málaga fue de un costo medio y con subvención media, mientras que la de Granada fue de costo elevado y subvención media.

La inauguración oficial y la explotación

La inauguración definitiva del ferrocarril Córdoba-Málaga se produjo el 14 agosto de 1865, una vez finalizado el tramo más dificultoso de los Gaitanes. Fue presidida por el ministro de Fomento en la capital cordobesa y completada con un viaje entre las dos ciudades al día siguiente. Siete horas tardaron en recorrer los 197 kilómetros de su trazado. Previamente se había celebrado la Junta de Accionistas, en la que se dio cuenta de la conclusión de las obras. A su vez se indicaba el estado de los otros proyectos de la sociedad: la buena marcha del Antequera-Granada y del enlace Córdoba-Belmez, así como de la redacción del proyecto de la línea Málaga-Vélez³³¹. En todos estos actos, el marqués de Casa Loring figuró siempre en situación preminente. La prensa informó a los malagueños de “la buena nueva” que permitía enlazar Málaga con Madrid y los puertos del Levante. Se anunciaba esta en *El Avisador Malagueño*, con un viaje por la mañana y otro por la tarde del flamante ferrocarril Córdoba-Málaga. En el diario se anunciaba su recorrido, horario y precios, para dar servicio a

³³¹ OLMEDO, M.: “El primer camino...”, pp.54 y 55.

viajeros, mercancías y correo. Trece estaciones jalonaban el recorrido por las provincias de Córdoba, Sevilla y Málaga³³².

En cuanto empezó la explotación, el interés empresarial por este ferrocarril se vio reflejado por los múltiples apartaderos solicitados: Tomás Heredia fue el primero en pedirlo para su ferrería “La Constancia”, y también el marqués del Duero para sus productos agrícolas. Además de aceiteras, harineras, azucareras, bodegas y almacenes de madera, todos repartidos por Málaga capital y el Valle del Guadalhorce. En el tramo restante (comarca de Antequera y provincia de Córdoba) fueron solicitados por explotaciones agrarias, fábricas metalúrgicas y de cemento Portland.

Entre los años 1865 y 1877, el tráfico de mercancías hacia Málaga procedía fundamentalmente del sector primario: aceite para exportación, carbón vegetal para la industria de la capital y los cereales a distribuir por la costa. Málaga, en menor cantidad, enviaba coloniales, tejidos, carbón mineral y abonos, y recibía la mayoría del tráfico. Aproximadamente un 60%, mientras que Córdoba solo lo hacía en un 25%, lo que nos indica un tráfico claramente descompensado y polarizado entre las estaciones terminales. Este ferrocarril sirvió especialmente para exportar el plomo de Linares e introducir trigo del exterior en los años de malas cosechas. Entre 1867 y 1868 Málaga se situó como segundo puerto importador tras Barcelona, pues fueron años de depresión cerealista³³³.

³³²HEREDIA CAMPOS, M^a C.: “Del siglo XIX al XX, evolución de las infraestructuras del ferrocarril Córdoba-Málaga”, *Péndulo* 21, Málaga, 2010, pp. 145-159.

³³³TEDDE DE LORCA, P.: *El proceso de formación...* p. 379.

Respecto a la línea de Granada, el tráfico mayor también era hacia Málaga, y procedía fundamentalmente de las Vegas de Granada y la de Antequera. Estaba formado exclusivamente de productos agrícolas, salvo los paños de Antequera. El tráfico ascendente era fundamentalmente entre las capitales. El grano aparece en ambos tráficos, debido a que el trigo debía ser deficitario tanto en Córdoba como en Málaga; además, la demanda se concentraba en las fábricas de harina de Loja.

En 1866 la línea de Córdoba era menos rentable que la media de las españolas y, como solución, optaron por reducir gastos. Todas las esperanzas de sus directivos se concentraron en la apertura de la línea de Belmez y sus carbones, y en menor medida en la apertura del ferrocarril a Granada³³⁴. La crisis de la compañía se sufrió en los primeros años de explotación de la línea a Córdoba, debido a la insuficiencia de los productos, la considerable deuda que hubo que negociar en obligaciones para terminarla y en la escasa recaudación en la venta de las obligaciones antiguas al cotizarse a la baja³³⁵. Tanto la línea de Belmez como la de Granada, una vez que se abrieron, demostraron ser deficitarias, por lo que empeoró la situación de la compañía convirtiendo la esperanza en desengaño.

Problemas financieros, suspensión de pagos y liquidación

Las causas de los problemas financieros de la empresa ferroviaria procedían de vicios de origen en la financiación de la sociedad, de la

³³⁴MORILLA CRITZ, J.: *Gran capital...* pp. 141-161.

³³⁵CUÉLLAR VILLAR, D.: “El primer impulso...” p.109.

coyuntura económica de la época y de la propia actuación de los dirigentes de la compañía. En su origen se necesitó de las obligaciones hipotecarias, que se emitieron en 1862 entre los subscriptores catalanes y, a su vez, se hizo una operación con Parent, Shaken y Cía. (banqueros franceses). La causa estaba en el pago de los intereses (6%) y en la liberación de acciones. Era una de las pocas compañías española de la época que emitía acciones en bolsa, la estrategia empresarial contaba con su revalorización, pero la cotización solo lograría el 47,5% de su valor inicial en su recorrido en bolsa. Además, en ese año no recibió la subvención comprometida por el Gobierno, lo que provocó un pasivo en el balance, concentrándose la deuda especialmente en la constructora francesa Vitali y Picard.

Todo se complicó con la absorción de la línea de Granada en 1863, que se compró a Salamanca por 15.650.163 r. v. Además, ese déficit de tesorería se complicó con el nuevo retraso en el pago de la subvención del Gobierno y con el encarecimiento por el retraso de las obras provocado por el cambio de trazado. Para compensar los 141.266.629 r. v. de gastos, emitió acciones, obligaciones y solicitó préstamos con la garantía personal del Triángulo Financiero. A causa de ello se constituyó el "Sindicato de Liberadores", formado por las tres familias, quienes salvaron a la compañía del desastre. Se llegó a una deuda de 61.900.000 r. v., especialmente con la constructora y con Salamanca. En 1865 los intereses acumulados, más el déficit del año anterior, originó que la compañía se viera en la imposibilidad de pagar la deuda. Solo lo pudo resolver el Sindicato comprando las obligaciones hipotecarias del préstamo londinense. Al año siguiente, la

compañía la sostenían los tres oligarcas malagueños: Loring, Larios y Heredia³³⁶. El Consejo de Administración de FCM confiaba en la apertura de las líneas a Granada y Belmez.

Así lo recoge la Memoria de la Junta de Accionistas de mayo de 1867, con el objeto claro de concienciar al accionariado de las dificultades financieras que se padecían. Analiza los resultados obtenidos en la línea Córdoba-Málaga con un producto líquido bruto de cuatro millones y medio contra los once millones seiscientos mil reales previstos en la junta de 1866. Argumenta estos pobres resultados en un aumento del costo de construcción del nuevo ramal de Antequera y en el incremento de las expropiaciones, pero sobre todo al mayor gasto en intereses (culpando de esto último al Gobierno por su retraso en el pago de las subvenciones). Respecto a la disminución de recursos los achaca al retraso en el pago de ayuntamientos y subscriptores de Málaga, pero especialmente se debió a que las obligaciones hipotecarias no se lograban vender. Esta disminución de recursos fue absorbida con aportaciones de los directores de Málaga (léase Loring, Larios y Heredia), ascendiendo la deuda con ellos a setenta y siete millones de reales. Esta deuda, junto a la de los constructores y otros inversores de Madrid, alcanzó los ciento veinte y dos millones de reales. Los directores declaran que la situación es angustiosa. En ningún momento se detecta alguna autocrítica en la administración de los directores. Cifran todas sus esperanzas en la apertura del ferrocarril a Belmez y concentran su

³³⁶MORILLA CRITZ,J: Gran capital... pp.165-168.

estrategia en la reducción del gasto. Por último, nombran un nuevo administrador, Manuel Larios y Larios³³⁷.

En 1868 el Sindicato compra las obligaciones hipotecarias, haciéndose con la compañía a un precio muy bajo, pero asumiendo una operación de alto riesgo. Al año siguiente se hace la primera suspensión de pagos ya que un grupo de obligacionistas reclama el pago de sus créditos y la compañía no puede abonarlos. Vitali y Picard, por su parte, traspasaron el contrato de construcción de la línea de Granada a “Dupuy y Cía”. En 1870 se levantó la suspensión, pues se aprobó una propuesta de convenio con los acreedores que fue aceptada por la mayoría; la propuesta consistía en destinar el dinero de la explotación³³⁸ (5,5 millones de r. v.) a su pago, y si se consiguiera mayor rendimiento, a pagar a los refaccionarios³³⁹.

En la Junta de Accionistas de mayo de 1870 se declara otra suspensión de pagos³⁴⁰. El profesor Morilla Critz interpreta que se debió a siete obligacionistas catalanes que se negaron al acuerdo. Estos plantearon un pleito que duró siete años, lo que benefició a la compañía, pues pudo aplazar el pago y terminar la línea a Granada. En esa Junta aún se confiaba en la puesta en explotación del ferrocarril a Granada, invirtiéndose en esa línea gran parte de los resultados de la explotación del Córdoba-Málaga y de

³³⁷ ADE, caja nº 31, documento 5,17: *Memoria leída en la Junta de Accionistas de la Sociedad del Ferrocarril de Córdoba a Málaga*, Málaga, 29-5-1867, p.8.

³³⁸ MORILLA CRITZ.J: *Gran capital...* pp. 169 y 170.

³³⁹ Acreedor refaccionario hipotecario, es aquel que por la inscripción o anotación que de sus créditos hagan en el Registro de la propiedad, y regidos por el rango hipotecario, donde el primero en el tiempo es preferente en derecho. En <http://universojus.com/definicion/acreedor-refaccionario>, 21-1-2016.

³⁴⁰ ADE, caja nº 31, documento 5,18: *Memoria leída en la Junta de Accionistas de la Sociedad del Ferrocarril de Córdoba a Málaga*, Málaga, 28-5-1870, p.3.

las subvenciones recibidas. También se preveía que, debido a la buena marcha de las obras, se pudiera inaugurar el tren minero a Belmez.

Tres meses escasos después se reunió una nueva Junta Extraordinaria de Accionistas, como era preceptivo. El balance no podía ser favorable: algo más de 299 millones de reales de ingresos frente a los 407 millones de gastos. Las esperanzas puestas en el ferrocarril carbonero se desvanecieron debido a la reciente anulación de las tasas al carbón inglés, por lo que era imposible competir con él. Por todo ello se solicita a los accionistas la reducción a un tercio del valor de sus acciones. Argumenta el Consejo de Administración que los “acreedores refaccionarios”, es decir, los propietarios de la empresa que acaparan el consejo, han de aumentar sus desembolsos. Por tanto amenazan al resto de los accionistas con cobrar en último lugar³⁴¹.

El *Avisador Malagueño*, en 1873, informaba de que las empresas ferroviarias habían solicitado a las Cortes indemnizaciones por las pérdidas generadas por las insurrecciones. Se refiere a las de La Gloriosa (1868), aunque la crisis se arrastraba desde al menos cinco años antes. Argumentaban que la Ley de Ferrocarriles garantizaba que “los capitales extranjeros que se empleen en la construcción del ferrocarril [...] queden bajo la guardia del Estado”. Lo que demuestra lo ventajosa que era para las compañías ferroviarias la citada ley, que las blindaba ante cualquier situación de pérdidas. Sin embargo, se queja el periodista de que los

³⁴¹ ADE, caja nº 31, documento 5,19: *Memoria leída en la Junta de Accionistas Extraordinaria de la Sociedad del Ferrocarril de Córdoba a Málaga*, Málaga, 5-8-1870, p.9.

usuarios del servicio ferroviario Córdoba-Málaga hubieran de sufrir los retrasos del ferrocarril en su llegada a Málaga. Lo mismo respecto a los procedentes de Granada, que tenían que esperar horas en Bobadilla para enlazar³⁴². Lo que indica una explotación deficiente.

Durante 1877 se pudo hacer el pago del convenio y, una vez pagadas las obras de Granada, se pudo liquidar a los deflacionarios. Se dio por superada la crisis y la empresa podía empezar a ser rentable³⁴³. En la Junta de Accionistas del 12 de mayo se afrontó la situación y disponemos de la versión oficial de la resolución del conflicto con los acreedores. El procedimiento lo expresa con brevedad: “El Convenio se cumplirá en todas sus partes [...] los nuevos títulos de obligaciones para que, canjeándose lo más pronto por los antiguos, pueda procederse al pago de todos los cupones vencidos desde la fecha de 1º de abril de 1871”³⁴⁴.

Después de la inauguración del ferrocarril de Belmez continuó la falta de resultados. Es lógico que los capitalistas malagueños desearan cobrar sus créditos³⁴⁵. En 1877 la deuda con constructores y prestamistas de Londres y Málaga se estima en 27 millones de pesetas, mientras los resultados anuales de la compañía solo suponían un millón y medio, la situación era desastrosa³⁴⁶.

³⁴² *El Avisador Malagueño*, 10-1-1873.

³⁴³ MORILLA CRITZ.J: *Gran capital*...p.170.

³⁴⁴ ADE, caja nº 31, documento 5,19: *Memoria leída en la Junta de Accionistas de la Sociedad del Ferrocarril de Córdoba a Málaga*, Málaga, 12-5-1877.

³⁴⁵ MORILLA CRITZ.J: *Gran capital*...p.170.

³⁴⁶ TEDDE DE LORCA, P.: “El proceso de formación de las Compañía de los Ferrocarriles andaluces (1874-1880)”, *Hacienda Pública Española*, nº 55, Ministerio de Hacienda, 1978, p.p.387.

En ese año se constituyó la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, de la que formaba parte el Sindicato, y Loring era miembro fundador del Consejo de Administración. Desde el principio se habló de cómo absorber las líneas dependientes de ellos (Córdoba-Málaga, Bobadilla-Granada y Córdoba-Belmez). El Consejo de Administración del ferrocarril Córdoba-Málaga decidió aceptar la propuesta de ANDALUCES de compra por 115.000 francos por kilómetro, aproximadamente 35,5 millones de pesetas. Este importe no alcanzaba a pagar la deuda del Sindicato, por lo que se acordó incrementar el monto a pagar y que ellos abonaran al resto de accionistas y a otros acreedores, concediéndoles amplios poderes para liquidar el pasivo.

Un año después, en la Junta General Extraordinaria del mes de noviembre, se descubre la estrategia de Loring-Heredia-Larios. Entresaco los párrafos más significativos:

La difícil situación económica que desde los primeros años de la construcción de la línea de Málaga viene llevando nuestra empresa [...] no era posible salvar sin consolidar la deuda flotante representada por los créditos de construcción y de empréstitos [...] Desgraciadamente no se podía hacer [...] Hay una tendencia en el ferrocarril hacia la agrupación de las pequeñas concesiones, que ha impedido la colocación de valores de las líneas de corta extensión [...] el Consejo adquirió el convencimiento de que lo mejor para todos era la venta [...] Pero la constitución reciente de Ferrocarriles Andaluces [...] de ella hemos obtenido una proposición para comprar las líneas [...] habrá que rebajar el precio del capital [...] que el precio de la venta se eleva a 175.000 francos/km, equivale a una capitalización del 4% [...] para cubrir el pasivo [...] sin dejar residuo para repartir entre accionistas [...] el vivísimo interés que muestran nuestros acreedores privilegiados de poner términos a nuestros compromisos [...] renunciando a tanta parte de sus créditos [...] para dotar a Málaga de un elemento de riqueza [...] que le ha permitido consolidar su posición [...] y atraer hacia Málaga una parte considerable del comercio de Andalucía [...] Triste la solución propuesta [...] Halagaba nuestro orgullo de malagueños conservar una propiedad con tantos trabajos y sacrificios creada³⁴⁷.

Concluye la Memoria de la Junta de Accionistas con la aprobación de todas las operaciones de venta realizadas por el Consejo de Administración, comisionando a los directores (el trío ejecutivo Larios, Heredia y Loring), la responsabilidad y la decisión de liquidar. Declarando la disolución de la sociedad³⁴⁸.

La propuesta se aprobó al final, pero hubo una violenta discusión con Jorge Loring originada por el grupo de pequeños accionistas encabezados por Enrique Rovse. Este criticó la forma en que se había administrado la compañía y, sobre todo, la contratación de los empréstitos de 1864 (se refiere a los solicitados a un banco de Londres). Además, planteó la

³⁴⁷ ADE, caja nº 31, documento 5,22: *Memoria leída en la Junta de Accionistas Extraordinaria de la Sociedad del Ferrocarril de Córdoba a Málaga*, Málaga, 20-11-1878, pp.3 y 4.

³⁴⁸ *idem*, p. 8.

deficiente explotación del ferrocarril, a la que achacaba el estado actual de la Sociedad. Propone la formación de una comisión de accionistas para estudiar la necesidad de esa venta, que calificaba de onerosa para ellos. Loring le contestó airadamente, exponiendo que el peso del sacrificio lo soportaban los Administradores, pues sus pérdidas eran de 50 millones de reales, mientras que las de los accionistas de fuera de Málaga era de 7 millones. Ya que los accionistas malagueños se beneficiaban del ferrocarril, que se dieran por pagados. Rovse los acusó de obtener buenos réditos y que se podía haber salvado la compañía con la emisión de obligaciones privilegiadas.

Intervino José Carvajal y Hué, que además de jefe de contabilidad del Córdoba-Málaga había sido ministro de Hacienda con el gobierno de la I República. Defendió al Sindicato en su intervención, repitiendo las pérdidas soportadas por ellos, pidiendo el reconocimiento de Málaga y animando a los accionistas a un voto de gracias a sus benefactores. Loring, a continuación, justificó la compraventa con la visión del Sindicato, diciendo que estos la prefieren a una situación que tendía a empeorar. Definitivamente se aprobó mayoritariamente la propuesta de venta a ANDALUCES³⁴⁹.

En 1879 se hizo el contrato de compraventa de las dos líneas a ANDALUCES por parte de Larios, Heredia, Loring, y en el mismo acto se vendió el ferrocarril de Córdoba a Espiel y a Belmez. Fue aprobado por la “Cía. de FFCC de Andaluces” el 17 mayo de 1879, en el que figuraba como

³⁴⁹TEDDE DE LORCA, P.: *El proceso de formación...* p.p. 388 y 389.

administrador Jorge Loring. No parecía tan oneroso, para el sindicato de capitalistas malagueños, todo este proceso de liquidación y venta. Abonaba ANDALUCES al Sindicato un total de 114.262.545 r. v. Deducidos los pagos que debían afrontar a prestamistas malagueños, deudas a la constructora y a Salamanca, les quedaban 108.114.545 r. v. Si deducimos lo invertido por el Sindicato, salen los aproximadamente cincuenta millones de pérdidas, las aludidas en la Junta de Accionistas. Pero si deducimos los intereses, les suponía un saldo positivo de 25.058.592 r. v., con lo que obtuvieron unos réditos anuales de un 3,5%, además de los intereses ya amortizados a un 8,5%. Fueron unos beneficios bajos comparados con otras operaciones industriales. Pero no salieron tan mal parados los capitalistas malagueños comparados con los pequeños accionistas y con los municipios, que perdieron todo lo invertido en el ferrocarril. Cualquier otra solución de malvender la compañía hubiera bajado mucho más su cotización. Además, al convertirse en accionistas de ANDALUCES, tenían la esperanza de resarcirse de réditos tan bajos. El resultado final supuso un golpe a la economía malagueña y el incremento de la concentración de capital en manos de la burguesía andaluza³⁵⁰.

³⁵⁰MORILLA CRITZ.J: *Gran capital...*pp. 171- 177; TEDDE DE LORCA, P.: *El proceso de formación...* p. 390; ³⁵⁰LACOMBA, J.A.: *El ferrocarril...* p.55.

3.5 El mito del carbón cordobés y su ferrocarril

Desde los primeros intentos de Larios de afrontar la construcción del ferrocarril a Málaga, los empresarios malagueños veían en el carbón cordobés la solución a sus problemas de suministro de hulla para las máquinas de vapor de sus industrias textiles y de los exigentes altos hornos de sus siderurgias. Los efectos devastadores sobre los bosques próximos a las poblaciones de Marbella y Málaga no le importaron demasiado a la sociedad decimonónica, frente a la imagen de progreso que simbolizaba la columna de humo emergente de las chimeneas industriales. Sí tuvo esencial transcendencia la necesidad de puesta al día de los altos hornos y de la industria textil malagueña, que exigían el carbón mineral en su maquinaria.

Se configura así un mito empresarial asociado a la cuenca hullera de Belmez y Espiel, como se puede apreciar en el siguiente episodio. En la Comisión Parlamentaria de las Cortes sobre la Reforma Arancelaria, en noviembre de 1857, intervenía el Sr. Gros de la siderurgia "El Ángel". Se refería a los yacimientos de Belmez y Espiel:

En esas minas hay una riqueza, inmensa [...] y no sé cómo los españoles no abren los ojos y se persuaden de que las minas de carbón es donde está nuestra salvación [...] es lo que puede proporcionarnos el llevarlos a Cataluña y otros puntos del Mediterráneo y para conseguirlo esperamos la construcción del ferrocarril³⁵¹.

³⁵¹DSC. Noviembre de 1857, *Comisión Parlamentaria de las Cortes sobre la Reforma Arancelaria*.

La cita expresa el mantra de la salvación de la industria malagueña gracias al carbón cordobés, que se repetirá hasta bien entrados los años 1870. Todo ello en un contexto nacional donde la explotación del carbón mineral se presentaba sobrevalorada.

En la dote que Amalia Heredia aporta a la sociedad matrimonial de los Loring³⁵² aparece la parte proporcional que le corresponde de la fábrica de plomo de San Andrés, en Adra, heredada de Manuel Agustín Heredia. La historia de esta industria se remonta a 1837, cuando el prócer malagueño compra esa fundición de plomo a Colman, Lambert & Co., de Londres, empresa que a su vez lo había hecho en 1822 con la casa Rein y Cía. Compartía presencia malagueña en Almería con Guillermo y Juan Kilpatrick.

Desde principios de los años cuarenta, el mineral del Jaroso fue a la fundición “San Andrés” de Adra. En 1840 se prohíbe la exportación de minerales argentíferos ricos en plata, esto origina que en Almería se dediquen principalmente a la obtención de ese metal. Pero poco después, las plateadoras de Sierra Almagrera del oriente almeriense y de Murcia fueron monopolizando la producción, mientras se debilitaba la de Adra. A pesar de ello, en 1854 los Heredia levantan cuatro plantas de desplatación en Motril, Almería y dos en Adra. En 1866 ya no se producían más desplataciones, lo que puso fin al proyecto de Heredia en Almería³⁵³.

³⁵²AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 5.002, fols. 360 a – 368rr, LORING, J.: *Dote de D^a Amalia Heredia contra Jorge Loring*. Notaría de D. Joaquín Ruiz Romero, Málaga, 25-4-1851, p.360.

³⁵³SANCHEZ PICÓN, AM...: *La minería del levante almeriense (1838-1930). Especulación, industrialización y colonización económica*, Almería, Editorial Cajal, 1983, pp. 44 y 64.

Los Loring no fueron ajenos a este desembarco malagueño en la provincia de Almería; a mediados de 1840 entraron a formar parte del accionariado de importantes minas de la Sierra Almagera, concretamente del barranco del Jaroso en el oriente almeriense. José Jorge Loring compró en 1843 acciones de las minas de “Rita la alta” y de “San Gabriel”, y la sociedad Jorge Loring y Cía., en una liquidación de bienes, incluye en su haber participaciones en estas y otras minas de la zona: “Convenio de Vergara”, “Belén Salcedo” y “Constancia”. Ese conocimiento de la inversión minera le valió a Jorge Loring para animar a sus socios del Triángulo de Poder a invertir en las minas de carbón de la sierra cordobesa³⁵⁴.

Desde 1880 hasta 1900, en la cuenca hullera de Belmez³⁵⁵, los ANDALUCES tuvieron una actuación determinante para su desarrollo industrial y social³⁵⁶. Se conocía de antiguo la existencia en la zona de hierro y plata junto a un gran depósito de hulla. En 1845 ya había ocho minas, pero fue en 1855 cuando el capital español apostó por el carbón, creándose la “Fusión Carbonífera y Metalífera de Belmez y Espiel” (FUSIÓN CARBONÍFERA), promovida por el conde de Torres Cabrera, quien además de varias minas aportó “La Casa Grande”³⁵⁷. En 1860 creó una fundición de plomo y llegó a las 1.004 concesiones mineras (carbón, plomo, plata...) convirtiéndose en la empresa minera más importante del Guadiato.

³⁵⁴CAMPOS ROJAS, M.V.: Actividades mercantiles de la familia Loring. Málaga, Facultad de Ciencias Económicas y empresariales (UMA), 1986, p. 104.

³⁵⁵ Ha diferenciarse de Bélmez de Jaén.

³⁵⁶TORQUEMADA DAZA, J.A.: “La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en la Cuenca minera de Belmez, un análisis de su actividad minera, social, económica y política en el norte de la provincia de Córdoba”, en *V Congreso Historia Ferroviaria*, Málaga, 2006, p.1.

³⁵⁷Este edificio emblemático de Belmez fue empleado como sede de ANDALUCES y de sus intereses mineros en la cuenca.

Tomás Heredia y Jorge Loring, ante la posibilidad de que se construyera en 1850 un alto horno en Belmez con costes menores que los malagueños, iniciaron la explotación de la mina carbonífera Santa Elisa y entraron a formar parte del accionariado de FUSIÓN CARBONÍFERA con el 30%. En 1860, la *liberación* de la importación de material ferroviario hizo inviable el negocio de la fundición de hierro en Belmez. En 1869 la Unión fue absorbida por Sociedad Carbonera Española, quien arrendó todas sus minas a Loring, Larios y Heredia por 20 años. La sede de ambas empresas se estableció en “La Casa Grande”.

La Compañía de los Santos estaba constituida por capital francés y tenía la mina más importante de la zona, “La Terrible”. En 1864 se asocia con los Rothschild, y acabó denominándose Sociedad Hullera y Metalúrgica de Belmez (SHBM). Así se habían constituido los dos grupos mineros que decidirían el futuro de la cuenca minera del Guadiato: la SHBM, apoyada por MZA, y por otro lado, los oligarcas malagueños. En 1877 Loring-Larios-Heredia compraron las minas que tenían arrendadas de FUSIÓN CARBONÍFERA, pero su explotación no tuvo los beneficios que se esperaban. Este argumento, junto a la explosión de uno de los pozos de Cabeza de Vaca en 1881, decidió la venta a ANDALUCES³⁵⁸. Desde entonces se produjo un pulso entre las dos grandes compañías ferroviarias andaluzas por el control financiero y político del valle a través de las empresas mineras bajo su respectivo control. Ese litigio lo describo en el apartado correspondiente a ANDALUCES.

³⁵⁸TORQUEMADA DAZA, J.A.: “La Compañía...”, p.10.

Los primeros que se interesaron en la construcción de un ferrocarril que llegara a las minas serranas cordobesas fueron los hermanos Mamby, a mediados del siglo XIX, durante el periodo isabelino. Este intento se prolongó sin fructificar hasta el Sexenio Revolucionario. En este tiempo se pasó del principio proteccionista moderado al librecambista en el momento de la inauguración del ferrocarril. El carbón inglés, de mayor calidad y libre de aranceles, competía en ese momento con el de la sierra cordobesa. La apertura completa de la línea se demoraría hasta 1873, después de la aprobación del Arancel de Figuerola favorable a las importaciones³⁵⁹.

Las circunstancias con las que se enfrentó la construcción de este ferrocarril fueron complejas y se prolongaron en el tiempo. En 1861 se adjudicó la línea a la Sociedad Anónima del Ferrocarril Córdoba-Espiel-Belmez, sin ayuda alguna. Cuatro años después volvió a salir a subasta, pero con subvención, compartiendo la adjudicación con la “Compañía Internacional de Crédito”. Esta última quebró, pasando sus intereses a “El Montepío Universal”, quien contrató la construcción de las obras con García Goyena, y este subcontrató el movimiento de tierras con Joaquín de la Gándara (el socio de Loring en ANDALUCES). Como quiera que nadie aportaba a las obras financiación propia, una vez terminada la subvención se paralizaron.

En agosto de 1869 el triángulo financiero malagueño contrató la terminación de la línea con los adjudicatarios “Compañía Ferroviaria del Córdoba-Belmez” y “El Montepío Universal”. Ese mismo año, los

³⁵⁹CUÉLLAR VILLAR, D.: “El primer impulso...” p. 112.

malagueños arrendaron los derechos de explotación de la Sociedad Carbonera Española. Ambas inversiones estuvieron íntimamente relacionadas con el interés de Loring-Heredía-Larios por el carbón de la sierra cordobesa. Se hicieron a muy buen precio, pues aprovecharon las consecuencias de la crisis financiera de 1866. Las obras del ferrocarril se reinician en 1870, bajo la dirección de Jorge Loring, terminándose en 1873.

En ese momento el carbón inglés era más barato que el cordobés en las zonas próximas a los puertos, pero en el interior de Andalucía los papeles se invertían, por ello el carbón cordobés aumentó su atractivo para los inversores. El negocio para los malagueños fue redondo, se encontraron con una línea valorada en 8,5 millones de pesetas habiendo invertido tan solo 1,5, por lo que obtuvieron un beneficio de 7 millones de pesetas³⁶⁰.

La Compañía Ferroviaria del Córdoba-Belmez suspendió pagos en 1875, poniendo a la venta la línea en pública subasta para pagar a los acreedores. Se tardaron cuatro años en resolver mediante un acuerdo el conflicto de intereses. En 1880 se pudo celebrar por fin la subasta de la línea minera, adjudicándosela un testaferro de Loring (Francisco Reina) en 8,7 millones de pesetas. El triángulo financiero malagueño la vendió veinte días después a ANDALUCES en ocho millones. Las setecientas mil pesetas de pérdidas debió de ser la comisión de Francisco Reina. Fue un buen negocio, pues con una inversión inicial de un millón y medio de pesetas

³⁶⁰MORILLA CRITZ, J.: “Ferrocarril de Córdoba a la cuenca hullera de Espiel y Belmez (1852-1880)”, *Revista de Historia Económica* nº1, 1984, pp. 89-101.

consiguieron los malagueños un ferrocarril valorado en 8,5 millones, es decir, obtuvieron un beneficio de más de 7 millones de pesetas³⁶¹.

3.6 “Los Andaluces”

Una vez iniciada la Restauración y después de aparcarse su carrera política, Jorge Loring se concentró en su actividad empresarial, concretamente en la integración de las líneas ferroviarias andaluzas. Para ello fundó junto a su socio Joaquín De la Gándara Navarro (marqués de la Gándara) la “Compañía de los Ferrocarriles Andaluces” (ANDALUCES). Se constituyó formalmente el 30 de mayo de 1877 ante el notario madrileño José García Lastra. En este acto fue representado por su yerno, Francisco Silvela, futuro ministro y segunda cabeza pensante de la Restauración. Loring y De la Gándara aportaban a la sociedad ferroviaria andaluza el total del capital, consistente en diez millones de pesetas. Además, las concesiones de Jerez a Sanlúcar y Bonanza (29 km.) adjudicadas a De la Gándara, y la de Osuna a La Roda (36 km) perteneciente a Loring.

De la Gándara, como ya hemos indicado anteriormente, adoptó una postura ambigua respecto a su participación en los consejos de administración de MZA y ANDALUCES. En el Consejo de Administración de MZA de octubre de 1878, el director y el administrador de la Compañía

³⁶¹ TEDDE DE LORCA, P.: *El proceso de formación...* p. 392

hablan de la conferencia celebrada en París. Consejeros de la entidad, entre los que se encontraba De la Gándara, concertaron una reunión con el Director de Andaluces (Abraham de Camondo), quien les ofreció la venta a MZA de todas las líneas de su compañía. El precio lo establecía en 100.000 francos por km, pero los consejeros consideraron abusiva y arriesgada la operación y propusieron aplazarla para más adelante³⁶². Con ello se adivinaba la intención de los dos socios fundadores de ANDALUCES de asociarse con el capital francés vinculado a los ferrocarriles³⁶³. Según Albert Boder, la participación francesa en ANDALUCES se situaba en los 15 millones de pesetas a finales del siglo XIX, lo que suponía aproximadamente la mitad del capital inicial. Respecto a la inversión en obligaciones de la compañía gestionadas en París, las valora en 208,2 millones, lo que supondría el 88% del nominal. Algunos de estos inversionistas eran españoles que preferían la seguridad del franco frente a la volatilidad de la peseta³⁶⁴.

ANDALUCES alcanzó durante su medio siglo de vida una buena posición en el sistema ferroviario español, justo por detrás de las dos grandes compañías españolas, NORTE y MZA. Fue la única cuya central no estuvo en Madrid y con un ámbito regional concreto, con solo la línea Alicante-Murcia fuera de su territorio. Aunque el eje principal de comunicaciones de Andalucía, el Valle del Guadalquivir, quedaba fuera de

³⁶²GONZÁLEZ JURADO, D.: *Comunicación...* p. 86.

³⁶³CUÉLLAR VILLAR, D.: “El primer impulso...” p.134, que cita a su vez a la *Gaceta de Madrid*, 6-6-1877 y *Memorias de Andaluces*, 1877.

³⁶⁴TEDDE de LORCA, P.: “La Compañía de Ferrocarriles andaluces (1878-1920): Una empresa de transportes en la España de la Restauración”, en GARCÍA DELGADO, J.L. (DIR), *Lecturas de historia empresarial*, Madrid, Cívitas, 1994, p.127.

su influencia; esto provocó que se centrara en la comunicación con los principales puertos andaluces, Cádiz y Málaga, mediante tres ejes: el de Sevilla a Jerez y Cádiz, el de Belmez a Córdoba y Málaga y un gran eje transversal Utrera (con conexión a Sevilla), Bobadilla y Granada. Pero el tráfico de sus líneas estaba condicionado porque los nacionales e internacionales estaban sometidos al tránsito por las líneas de otras compañías ferroviarias³⁶⁵.

Evolución de la red de ANDALUCES

Los sesenta y cinco kilómetros de tendido ferroviario inicial contemplado en la constitución de la compañía era un bagaje escasísimo para una sociedad que aspiraba, en su escritura fundacional, a unificar la mayoría de las líneas andaluzas³⁶⁶. Ese proceso de concentración partía del principio de la economía de escala, por la que obtenían unos costes de explotación menores al conseguir un tráfico mayor³⁶⁷. Iniciaron el proceso de concentración empresarial logrando comprar la línea Utrera-Morón-Osuna a partir de capital extranjero, especialmente francés. Competía con la compañía MZA, que controlaba la línea Córdoba-Sevilla. Después de conseguir en 1879 la concesión Osuna-La Roda, integra en ANDALUCES la Sociedad del Ferrocarril de Córdoba a Málaga. Con esa incorporación, Loring terminó su aventura personal del ferrocarril malagueño³⁶⁸.

³⁶⁵CUÉLLAR VILLAR, D.: “El primer impulso...” p.128

³⁶⁶TEDDE DE LORCA, P.: *El proceso de formación...* p. 367.

³⁶⁷TEDDE DE LORCA, P.: *La Compañía...* p.106.

³⁶⁸LACOMBA, J.A., “El ferrocarril...”, p.56.



PLANO Nº9. Evolución de la Red de Ferrocarriles Andaluces de 1878 a 1880.

Fuente: CUÉLLAR VILLAR, Diego y SANCHEZ PICÓN, Andrés (DIR): *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2008.

Transcurridos tan solo dos años, ANDALUCES disponía de 748,8 km de línea ferroviaria, frente a los sesenta y cinco fundacionales de 1877. Para ello se fueron conformando los tres ejes principales antes referidos: Sevilla-Jerez Cádiz (158 km), el Córdoba-Málaga y el Granada-Bobadilla (315 km) y el transversal Utrera-Morón-Osuna-La Roda (128,8 km). Además de otros ramales: Jerez-Sanlúcar-Bonanza (29 km), el Marchena-Écija (43 km) y el Córdoba-Belmez-Espiel (71 km).

TABLA N°10. EVOLUCIÓN DE KILÓMETROS EXPLOTADOS POR FERROCARRILES ANDALUCES

	Km. acumulados puestos en servicio o comprados por ANDALUCES.				
AÑO	1877	1879	1887	1890	1895
KM ACUMULADOS	65	748,8	916	969	1067

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de TEDDE DE LORCA³⁶⁹.

Del cuadro nº 10 y del plano nº 9 deducimos que en apenas dos años se configura el trazado ferroviario de ANDALUCES, obtenido principalmente mediante el procedimiento de compra o integración de ferrocarriles ya contruidos. Desde 1880 a finales de siglo el proceso se ralentiza, aunque siempre sigue en línea ascendente.

Desde un punto de visto cronológico, la línea de Jerez a Sanlúcar fue la primera en contar con un proyecto para su realización y en formar parte de la red de ANDALUCES. El promotor inicial del proyecto fue Eduardo Hidalgo Vejarano, bodeguero sanluqueño. En 1876 se interesaron por ella Jorge Loring y Joaquín de la Gándara, que ya planeaban crear ANDALUCES. De la Gándara acabó adquiriendo la concesión y el 11 de

³⁶⁹ TEDDE DE LORCA, P.: “La Compañía...”, p. 104.

marzo de 1877 se firmó la escritura; dos meses después, De la Gándara aportaría esta a la constitución de ANDALUCES.

Como ya narré en este capítulo, el ferrocarril Sevilla-Jerez-Cádiz estaba en manos de Jorge Loring desde 1875. En enero de 1879 lo compró ANDALUCES por seis millones de pesetas, lo que le supuso unos beneficios de dos millones, más los beneficios de 1875 y terrenos a un lado y otro del ferrocarril (220.319 pesetas)³⁷⁰. Como pasó en la liquidación del Córdoba-Málaga, el ferroviario logró que los perdedores fueran los accionistas y obligacionistas que vieron devaluado su capital.

El eje transversal que unía las líneas anteriores (Sevilla-Cádiz y Córdoba-Málaga), tuvo sus inicios en una autorización concedida al conde de Miraflores de los Ángeles de un ferrocarril de Utrera a Morón. El mes de marzo de 1875 la compraron Jorge Loring y Joaquín de la Gándara por un importe de 6 millones de pesetas, y en diciembre de 1877 la vendieron a ANDALUCES en 7,5 millones de pesetas³⁷¹.

En 1880, después de tres buenos ejercicios, compran la línea férrea entre Córdoba y las minas de Belmez, de gran importancia por el suministro de carbón a las locomotoras de vapor. En 1882 se hicieron con la concesión de la línea Murcia-Alicante, única línea ajena al tendido ferroviario andaluz incluida en la Red de Andaluces. Jorge Loring, que había permanecido en el Consejo de Administración de ANDALUCES

³⁷⁰ TEDDE DE LORCA, P.: “El proceso de formación...”, p. 377.

³⁷¹ CUÉLLAR VILLAR, D.: “El primer impulso...”, pp. 118-121.

desde su fundación, dimitió en 1873 argumentando su incompatibilidad por la reciente concesión del ferrocarril Murcia-Alicante.

Características fundacionales de los ANDALUCES

Además de la idea matriz de unificar la red ferroviaria andaluza y su característica de empresa de carácter regional antes apuntadas, en sus orígenes, ANDALUCES se caracterizó por tener que competir con una de las grandes compañías ferroviarias españolas implantada en la región, MZA. Las habilidades personales de sus fundadores y la planificación con que actuaron Loring y De la Gándara, antes incluso de la constitución de la sociedad, completan la caracterización de la ferroviaria andaluza.

La competencia entre ANDALUCES y MZA se concretaba en el eje transversal que MZA explotaba por el norte (de Linares a Sevilla por Córdoba), mientras que ANDALUCES lo hacía más al sur, uniendo Granada con Sevilla, pasando por Bobadilla, Osuna y Utrera. También competían en transportar minerales con el ferrocarril desde la cuenca carbonera de Belmez-Espiel: MZA confluía por el norte (Almorchón-Belmez), mientras ANDALUCES lo hacía por el sur (Córdoba-Belmez).

El caso es que ANDALUCES logró comprar las líneas ferroviarias a unos precios muy inferiores a las adquisiciones de las grandes empresas competidoras aprovechando la larga crisis financiera española de 1866³⁷². En esta circunstancia se encuentra la negociación del Córdoba-Málaga y del Córdoba-Belmez-Espiel, en la que ANDALUCES encontró en Loring y sus

³⁷²TEDDE DE LORCA, P.: El proceso de formación... p. 368.

aliados financieros (Larios y Heredia) unos socios conocedores del territorio y de las estrategias. Por otro lado, De la Gándara tenía la habilidad para conseguir reducir los plazos de construcción de las líneas agilizando los trámites administrativos de las corporaciones municipales y provinciales. Gracias a estas habilidades, y a la labor previa realizada por Loring y De la Gándara de intervenir a título personal en el mercado ferroviario andaluz, se logró en pocos años levantar un tejido ferroviario al sur del Guadalquivir reflejado en el Plano 9. Esa labor previa de compra de líneas de ferrocarril también les produjo pingues beneficios personales cuando las vendieron a la compañía de la que eran socios fundadores.

Como ya hemos visto, diez años antes ya actuaban ambos en el mercado ferroviario buscando estratégicamente la unificación de las líneas andaluzas. La línea Osuna-La Roda, cuyo interés manifiesto era generar un eje transversal paralelo al de la competencia (MZA) respecto al Jerez-Sanlúcar-Bonanza, que fue la aportación fundacional de Joaquín De la Gándara, serviría como ramal final alternativo al Sevilla-Cádiz, que finalmente también acabaría en manos de los ANDALUCES³⁷³.

Ya hemos visto en este mismo capítulo el interés mostrado por la Administración Central en priorizar el eje Madrid-Sevilla, frente a los intereses provinciales de Málaga y Granada. De este trato preferencial derivó el enfrentamiento de las dos compañías ferroviarias.

³⁷³TEDDE DE LORCA: “La Compañía...”, p. 103.

Las primeras tensiones entre la compañía francesa y el Triángulo Financiero Malagueño se inician con la concesión del Córdoba-Málaga, cuando los franceses optaban también a esa línea. MZA tenía por entonces como objetivo alcanzar al Gran Central, idea característica del imperialismo francés, que tenía como finalidad unir con ferrocarril la metrópolis con los puertos mediterráneos europeos para acceder a sus colonias en el Norte de África. Esa hostilidad se detectó con claridad en la precipitada inauguración, en 1866, del Almansa-Córdoba construido por MZA, que completaba el recorrido Madrid-Málaga. La modesta compañía local FCM se había adelantado en un año a la todopoderosa MZA a pesar de afrontar la dificultad del Desfiladero de Los Gaitanes. La afrenta de que una modesta empresa local (FCM) adelantara en plazo de ejecución a la todopoderosa MZA precipitó la inauguración a pesar de que no estaba terminada³⁷⁴.

Los movimientos previos a la fundación de ANDALUCES en el mercado ferroviario, movimientos efectuados por sus creadores, Loring y De la Gándara, avivaron la preocupación de su futuro competidor MZA. Su exclusividad en el control de las comunicaciones con Madrid peligraba debido a la posible unión de las líneas andaluzas y extremeñas con ese objetivo³⁷⁵. La eventualidad se confirmó cuando en 1877 crearon ANDALUCES y al poco tiempo tenían 700 km de red y la propiedad del Córdoba-Belmez. En contestación, MZA se hizo con la línea Sevilla-Huelva.

³⁷⁴GONZÁLEZ JURADO, D.: Comunicación... p. 828.

³⁷⁵LÓPEZ-MORELL, M.A.: "Peñarroya: un modelo expansivo de corporación minero-industrial, 1881-1935", *Revista de Historia Industrial*, nº 23, p.98.

En 1878 De la Gándara buscó la adjudicación de la línea Portugal-Badajoz, entrando en conflicto con los franceses. MZA pactó con Manuel Pastor la concesión de su línea en construcción Mérida-Sevilla. La partida de ajedrez aparecía abierta y sus contendientes habían hecho sus respectivas aperturas, hasta que un año después los socios de la Cía. de Badajoz decidieron venderla a MZA³⁷⁶. El enfrentamiento era manifiesto en pro del control de las líneas ferroviarias, pero también se detectó en el mercado de la minería carbonífera.

Dejé en suspenso los acontecimientos relativos a los carbones cordobeses a comienzos de los años 1880. SHMB quedaba vinculada a MZA y el triángulo financiero vendía a ANDALUCES sus intereses mineros y ferroviarios. El enfrentamiento se manifestó en el Valle del Guadiato respecto a varios aspectos de explotación ferroviaria y minera, pero también en la política y en el urbanismo de la comarca. Esta tenía un nivel de desarrollo muy superior a cualquier otra comarca andaluza³⁷⁷.

En el aspecto político, ANDALUCES actuó con una actitud caciquil típica de la época. Controló la alcaldía de Belmez, pueblo donde estableció la dirección de sus empresas, concretamente en La Casa Grande. Se pudo apreciar ese control en su pretensión de financiar “de forma altruista” el suministro de agua a la población en 1883. Esta oferta escondía la intención del uso del agua en minas, fábricas y locomotoras por ANDALUCES. El Ayuntamiento solo logró que esa concesión no lograra secar el río Guadiato

³⁷⁶LÓPEZ-MORELL, M.A.: “Peñarroya...” pp.98-99.

³⁷⁷TORQUEMADA DAZA, J.A.: “La Compañía...”, p. 14.

a su paso por las posesiones de ANDALUCES, asegurando así el abastecimiento a la población. Para conseguir la adjudicación, la compañía convirtió a dos contratistas locales, Domingo Muguruza Eguía, alcalde de Belmez, y Agustín Arregui Fernández, en caciques a su servicio.

Otro enfrentamiento surgió también por el precio del transporte del carbón por ferrocarril. ANDALUCES tenía muy diseminadas sus minas, por lo que tenía que utilizar el tramo de ferrocarril Belmez-Peñarroya, propiedad de MZA, ocasión que no desaprovechó la empresa francesa subiéndole la tarifa de transporte, lo que obligó a ANDALUCES a construir otro ferrocarril paralelo. Otra consecuencia de la competencia entre dichas compañías fue la creación de tres líneas de telégrafo: una estatal y dos correspondientes a las empresas en litigio, originando el absurdo de construirse tres oficinas de telégrafos en la zona.

Belmez, centro administrativo y político de la comarca, prosperó de manera evidente. Esto se reflejó en los diversos edificios corporativos o institucionales construidos junto a La Casa Grande. Mientras, Pueblonuevo del Terrible y Peñarroya tuvieron la protección de la empresa francesa y sus centros urbanos adquirieron un aire europeizante. La compañía actuó con una actitud imperialista propia de la época, identificándose este hecho en el urbanismo: la colonia francesa de casas ajardinadas, el centro comercial separado de ella y localizado en la plaza de Santa Bárbara; alrededor de esta se trazaron calles ortogonales donde se situaron los servicios, la zona comercial y la residencial de trabajadores y técnicos. Y separadas de todas ellas, el cerco industrial con las fábricas y fundiciones.

Peñarroya llegó a ser un referente de la actuación de la inversión extranjera en España³⁷⁸. Su origen se inició con la compra de la “Cía. Ferroviaria de Badajoz” por la Casa Rothschild; fue en los años 1880, tras hacerse con las minas de plomo de los Huelin. Los ferroviarios se hicieron con la línea Almorchón-Belmez y así accedieron a las explotaciones mineras de Belmez, creando la CHMB. Con el nacimiento de ANDALUCES se inició el enfrentamiento con MZA, temiendo la posible alianza con la Cía. de Badajoz, como ya hemos visto. Pero esta sociedad decidió integrarse en MZA en 1881, por lo que los intereses carboníferos se mantuvieron en la antigua sociedad CHMB y los del plomo en la nueva “Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya” (PEÑARROYA). Esta creció a través de las fundiciones de Cartagena, Garrucha y Almería, mientras que la carbonífera disminuyó su actividad debido a la competencia con ANDALUCES. A causa de ello, en 1893 se desencadenó una política expansiva de PEÑARROYA, que le llevó finalmente a la compra de los intereses de ANDALUCES en la cuenca minera y a convertirse en uno de los referentes empresariales españoles³⁷⁹.

Otro elemento indicativo del enfrentamiento entre estas dos empresas lo tenemos en la política. Si ANDALUCES estaba vinculada a posturas políticas moderadas o conservadoras, MZA apostó, en las dos últimas décadas del siglo, por el partido liberal y, antes, por los progresistas. Así se reflejó en los consejos de administración de las respectivas compañías. MZA, SHMB y PEÑARROYA incorporaron a Alejandro Mon,

³⁷⁸LÓPEZ-MORELL, M.A.: “Peñarroya...”, p.95.

³⁷⁹LÓPEZ-MORELL, M.A.: “Peñarroya...”, pp. 97 -104.

José Canalejas y al Conde de Romanones (futuro presidente del Consejo de Ministros); también a Francisco Luján y a Claudio Moyano (ministros de Fomento). Los políticos vinculados a ANDALUCES ya fueron enunciados en otro apartado de este capítulo, todos cercanos al Partido Conservador, con Antonio Cánovas del Castillo y Francisco Silvela a la cabeza.

La segregación de Peñarroya y Pueblonuevo fue otro episodio más del enfrentamiento entre empresas. Para la de Pueblonuevo se aprovechó la Ley de Segregación aprobada por el Gobierno Liberal de 1894, constituyéndose ese mismo año la corporación municipal. La Diputación Provincial aprobó la secesión de Peñarroya, por lo que en cuatro meses de un solo pueblo se crearon tres: Belmez, Pueblonuevo del Terrible y Peñarroya. Como a Pueblonuevo y a los franceses no les interesaba la escisión de Peñarroya, lograron la aprobación del Gobierno de la no segregación. El reparto territorial de ambos municipios se decidió entre los representantes de las compañías, que no eran otros que los contratistas del transporte del carbón.

Sin embargo, sorprendentemente, en 1901, una vez muertos los principales defensores de los intereses carboneros de ANDALUCES, esta empresa claudicó ante su enemigo. Se vendieron todos los intereses mineros e industriales de la zona en 13.248.811 pesetas, incluido el ferrocarril minero. La presión del Gobierno Liberal debió de estar detrás de esta operación, gobierno personificado por el ministro de Fomento, Sr.

Romanones³⁸⁰. Respecto a la guerra del precio del carbón entre las dos empresas ferroviarias, Peñarroya ofreció contratos preferenciales de carbón a MZA, respetándolos a pesar de que en 1898 decidió subir los precios un 50% a todos sus clientes³⁸¹. Este hecho precipitó la venta de los intereses carboníferos y ferroviarios de ANDALUCES en la zona y coincidió con la decadencia comercial y física de Jorge Loring.

Desde la contención expansionista a la crisis ferroviaria (1880-1895)

En 1880 se inicia un periodo que el profesor Cuéllar llama “El segundo impulso ferroviario en Andalucía, 1880-1941”. El periodo se caracteriza por el abandono de la iniciativa privada de la inversión ferroviaria. Muchas de las nuevas líneas se construyeron por su interés minero y por la estrategia gubernamental de llegar con el ferrocarril a todas las capitales de provincia (el caso de Almería) y a todos los puertos españoles³⁸².

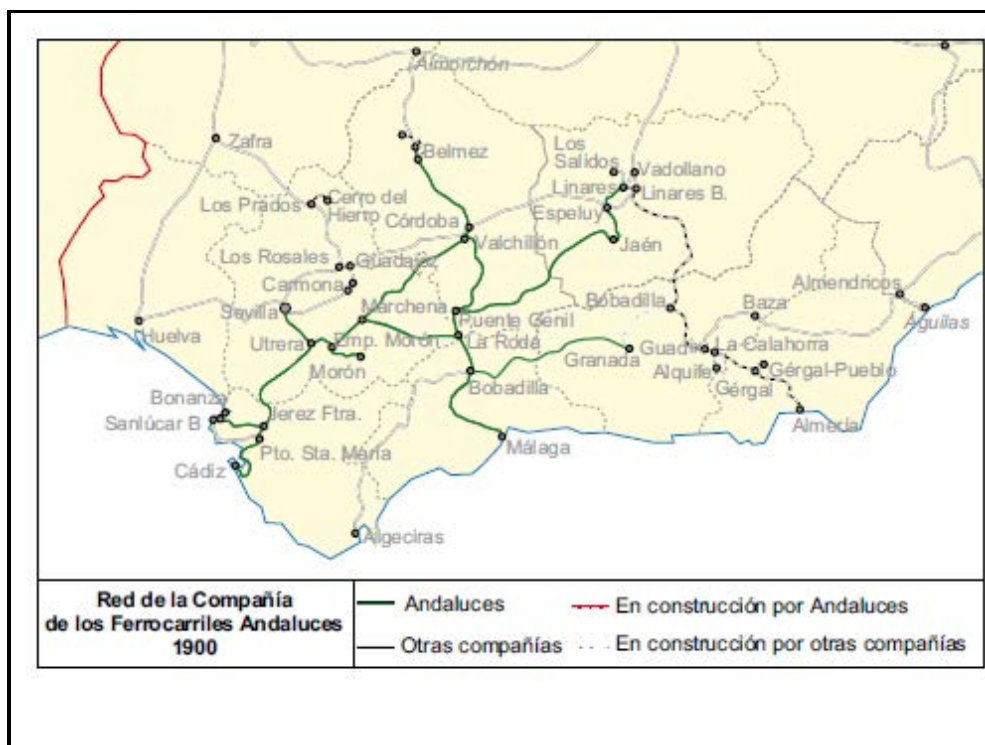
Entre 1880 y 1895 la expansión se ralentizó, coincidiendo con la tendencia de las dos grandes compañías ferroviarias españolas. Solo se realizaron las siguientes ampliaciones por parte de ANDALUCES: Marchena-Écija-Córdoba (Valchillón) de 1887 (53 km), compra del Murcia-

³⁸⁰TORQUEMADA DAZA, J.A.: “La Compañía...”, p. 25.

³⁸¹LÓPEZ-MORELL, M.A.: “Peñarroya...”, p. 104.

³⁸²CUÉLLAR VILLAR, D.: “El segundo impulso ferroviario en Andalucía (1880-1941), en CUÉLLAR VILLAR, Diego y SANCHEZ PICÓN, Andrés (DIR): *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2008, PP. 161-238.

Alicante en 1890 (98 km) y la construcción del Puente Genil-Linares de 1895 (176 km); completándose los 1.067 km del final de la red ferroviaria de la empresa andaluza.



PLANO Nº9. Evolución de la Red de Ferrocarriles Andaluces hasta 1900.

Fuente: CUÉLLAR VILLAR, D. y SANCHEZ PICÓN, A. (DIR): *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2008, p.131.

La compañía estableció un programa de construcción en el que incluyó la línea Marchena-Écija para que, posteriormente, De la Gándara adquiriera para ANDALUCES el trayecto completo de Carmona-Marchena-Écija, y desde esta a un punto de la línea Córdoba-Málaga (Valchillón). El objeto era neutralizar la intención de la competencia de completar una línea transversal paralela de Utrera a La Roda; y por otro, de completar un trazado paralelo al de MZA por el sur, conformando una alternativa, aunque más larga, para llegar a Cádiz desde Córdoba.

La línea Linares-Puente Genil era la alternativa de ANDALUCES para conectar la zona agrícola, minera y metalúrgica de Jaén con Málaga, y para competir con MZA por el transporte de carbón de Belmez y Espiel a Linares. El origen de este ferrocarril estuvo vinculado a ANDALUCES, pues la concesión fue adjudicada a Jorge Loring en 1875, y consistía en la unión desde Lucena a la línea Manzanares-Córdoba. En 1880 lo traspasó a ANDALUCES, pero aún no estaba construido pues tardó más de diez años en inaugurarse. La causa fue el litigio por la subvención que mantuvo con el Gobierno; hasta 1892 no fallarían los jueces a favor de ANDALUCES, pudiendo terminar la línea en enero de 1893³⁸³.

Fuera de la región andaluza y antes de la inauguración del tren a Linares (1890), se abrió la línea Murcia-Alicante, que no tenía conexión con el resto de líneas andaluzas. Tuvo su origen, como ya hemos referido con anterioridad, en la iniciativa de Jorge Loring y con la intención de ampliar las líneas andaluzas hacia el sudeste español, de evidente interés minero³⁸⁴.

Desde 1882 hasta 1913 ANDALUCES no realizó adiciones significativas a su red, más allá de las conexiones portuarias. Esta prudente política era coherente con las tendencias empresariales del ferrocarril español, ya que las otras grandes compañías, NORTE y MZA, habían dado por finalizadas sus fases expansivas en la década final del siglo XIX¹⁰⁵. Además, ANDALUCES estuvo inmersa a partir de 1893 en una profunda crisis económica derivada del pago en francos de sus obligaciones, por lo

³⁸³ CUÉLLAR VILLAR, D.: “El primer impulso...”, p.126.

³⁸⁴ TEDDE DE LORCA: “La Compañía...”, pp.123, 121.

que no se encontraba en condiciones de afrontar nuevas inversiones y ampliaciones³⁸⁵.

Los fundadores malagueños de ANDALUCES tuvieron la experiencia del Córdoba-Málaga, donde la proporción excesiva de endeudamiento los obligó a concentrar la financiación en sus propias espaldas y le pudo llevar a la quiebra. Esa experiencia la tuvieron presente desde el principio de la fundación de la compañía. Por otro lado, fue de las pocas empresas ferroviarias españolas que sacó a cotización sus valores y repartió dividendos con regularidad. La situación financiera de ANDALUCES no era mala, se repartían dividendos con regularidad con beneficios anuales de un 4,2% (importante para un negocio ferroviario, aunque inferior al habitual industrial). La financiación la había logrado a través de obligacionistas hipotecarios³⁸⁶.

La financiación de ANDALUCES consistía, en 1880, en un 16% de capital, un 60% de obligaciones y un 24% de subvenciones. La estrategia de ANDALUCES fue el poco desembolso de capital y el bajo endeudamiento en obligaciones, además de las ventajas propias de la economía de escala. El peso en obligaciones por kilómetro para ANDALUCES fue de 231.401 pesetas, mientras que la competencia oscilaba entre 300.000 y 400.000 (datos de 1884). Esto pudo mantenerse gracias a la táctica de alianzas de

los fundadores con los intermediarios financieros franceses, como ya hemos

³⁸⁵ CUÉLLAR VILLAR, D.: “El segundo impulso...”, p. 132.

³⁸⁶ CUÉLLAR VILLAR, D.: “El primer impulso...” p. 135.

indicado al referirnos a la composición de sus Consejos de Administración. En esta misión del menor costo de financiación tuvo un papel importante el presidente del Consejo de Administración, que durante muchos años recayó en el banquero francés Abraham Camondo³⁸⁷.

A pesar de todo lo dicho, se incrementó la deuda heredada con la generada por procesos de expansión de las líneas. En 1890 llegó a presentar un pasivo de 138 millones de pesetas en obligaciones en circulación. Dos años después se produce una fuerte revalorización de la divisa francesa frente a la española, por lo que las compañías ferroviarias de la Península negociaron el pago a sus obligacionistas en francos. ANDALUCES lo hizo en 1896 y 1903 para soslayar la quiebra de la compañía. La fecha crítica de esta situación fue el año 1894, a partir del cual la compañía dejó de pagar dividendos a sus accionistas³⁸⁸. Tras una infructuosa solicitud de ayuda al Estado, conjuntamente con MZA y Norte, se propuso a los obligacionistas la suspensión de las amortizaciones. La negociación se prolongó durante 17 años, años en los que destacó el papel del banquero Isaac de Camodo.

De 1894 a 1907 no se repartieron dividendos en ANDALUCES, concluyendo así una etapa anterior de prosperidad, aunque los beneficios de esa etapa nunca superaron el 6%. Esos réditos fueron positivos si consideramos los que se produjeron en otros países respecto a las

³⁸⁷TEDDE DE LORCA: “La Compañía...” pp. 111, 115 y 118.

³⁸⁸CUÉLLAR VILLAR, D.: “El primer impulso...” p.p.135-136.

compañías ferroviarias, pero inferiores a otras actividades industriales³⁸⁹. No fue un buen dato tampoco para Jorge Loring, a quien como veremos en otro capítulo de esta tesis, su endeudamiento por estas fechas fue creciendo hasta llegar a la “suspensión de pagos”, según expresión de su mujer en el testamento ológrafo³⁹⁰, aunque las causas de esa crisis la atribuye, en ese mismo documento, a inversiones mineras³⁹¹.

Los coeficientes de explotación de ANDALUCES rondaban el 50%, no teniendo los mismos tráficos de las grandes compañías. Estas unían las principales capitales de provincia con los núcleos industriales del país, mientras que ANDALUCES no dejaba de ser una empresa de ámbito regional.

TABLA Nº 11. TASA ANUAL DE CRECIMIENTO DE LOS RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN POR KM DE NORTE, MZA Y ANDALUCES

AÑOS	NORTE	MZA	ANDALUCES
1878-1885	-2,40	-3,60	-0,70
1885-1893	0,80	0,80	0,40
1893-1910	2,50	2,80	1,70

Fuente: Elaboración propia a partir datos de Tedde Lorca³⁹².

³⁸⁹TEDDE DE LORCA: “La Compañía...”, pp. 118 y 132.

³⁹⁰“Dicho de un testamento o de una memoria testamentaria: De puño y letra del testador”. Según el Diccionario de la RAE, versión electrónica, consultada el 25-03-2019.

³⁹¹AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 6054, fol. 5776 a, HEREDIA LIVERMORE, A.: *Segundo testamento ológrafo de Dña. Amalia Heredia Livermore* de 21-4-1898 en, Notaría Francisco Villarejo, Málaga, 1902.

³⁹²TEDDE de LORCA, P.: “La Compañía de Ferrocarriles andaluces (1878-1920): Una empresa de transportes en la España de la Restauración”, en GARCÍA DELGADO, J.L. (DIR), *Lecturas de historia empresarial*, Madrid, Civitas, 1994, p.127.

Analizamos la Tabla N° 11, las tasas de crecimiento de las tres compañías. En el primer periodo, correspondiente a los primeros años de explotación de ANDALUCES, el decrecimiento de resultados es mayor en las grandes compañías que en esta. Mientras que a finales de 1880 y comienzo de 1890, el crecimiento es el doble en Norte y MZA respecto al de ANDALUCES. En cuanto a la evolución del transporte de viajeros, ANDALUCES, durante esas décadas del siglo XIX, sufrió un moderado crecimiento. En cuanto al tráfico de mercancías de ANDALUCES durante el siglo XIX, destaca la importancia de la actividad agraria (cereales y harinas, vinos y aguardientes, aceites, frutas y legumbres, azúcar, remolacha y abonos), que suponían el 50% de los tráficos de la compañía. Dentro de estos, los porcentajes son: cereales y harinas (15%), aceites (9%) y las frutas y legumbres (6%). Siguen a los productos agrarios los carbones y minerales, que suponían una cuarta parte de los ingresos de la compañía.

En la Tabla N° 12, al comparar los resultados obtenidos sobre las mercancías transportadas para el periodo 1880-1882 por Tedde Lorca con los datos de Cuéllar para todo el siglo, deducimos que a finales de siglo se dispararon los transportes de minerales, disminuyendo aceites y manteniéndose cereales y harinas. Pero los ingresos de las compañías ferroviarias dependían de tres variables: clase de mercancía, volumen movilizado y distancia recorrida. Por ello no existe coincidencia entre toneladas movilizadas y beneficios obtenidos.

TABLA Nº12. COMPARATIVA DE LOS DATOS DE TEDDE LORCA / CUÉLLAR RESPECTO A LOS PRINCIPALES GRUPOS DE MERCANCÍAS TRANSPORTADOS POR ANDALUCES.

	Comparativo Tedde Lorca / Cuéllar de los principales grupos de mercancías transportadas por ANDALUCES.			
Tedde Lorca de 1880-1882	Tn/año	Media	%	Cuéllar S XIX
Cereales y harinas	479,369 y 276	374	16	15
Aceites	234, 437 y 238	303	13	9
Carbones y minerales	269, 265 y 184	239	10	25
Totales	2426,2484 y 2094	2334		

Fuente: Elaboración propia, a partir de datos de Tedde Lorca y Cuéllar Villar³⁹³.

Respecto a la competencia-simbiosis del ferrocarril con la navegación de cabotaje en las décadas finales del siglo, el transporte por ferrocarril creció mucho más que el transporte por barco³⁹⁴. En ANDALUCES, una de sus estrategias fue dirigir el excedente de trigo de Extremadura y Andalucía hacia los puertos andaluces, especialmente a través de las líneas de Belmez y de Córdoba-Málaga, para su posterior reparto a través del Mediterráneo. Aunque al ser Andalucía deficitaria en estos productos, se empleó principalmente el ferrocarril para traer el trigo de otras regiones.

³⁹³ CUÉLLAR VILLAR, D.: "El primer impulso..." p.144.

³⁹⁴ TEDDE DE LORCA: "La Compañía...", pp. 136 y139.

Hacia 1880, en ANDALUCES compartían la primacía los cereales y el carbón. Pero los cereales fluctuaron, disminuyeron a lo largo de la década de 1880 a causa de la importación por los puertos de Sevilla y Barcelona de los trigos extranjeros. Se recuperó hacia 1890 por la política proteccionista, por ello cambió la tendencia del transporte de cereales y harinas del interior haciéndose a través de ferrocarril. El aceite tenía un segundo puesto en la compañía, pasando de 500.000 pesetas al año en 1880 a millón y medio a final de siglo, pero era muy fluctuante y dependía de la cosecha. El vino, a diferencia del aceite, no reflejaba en su transporte la fluctuación de las cosechas. Ante un año de baja producción de uvas, se procedía a la importación de estas de la Mancha; y cuando las cosechas eran buenas, la proximidad de Jerez y Málaga a los puertos disminuía los rendimientos del transporte por ferrocarril³⁹⁵.

La hulla, en la década de 1890, ocupó el primer lugar por encima de los cereales y el vino. De hecho, sirvió a ANDALUCES para estabilizar sus resultados ante las fluctuantes cosechas. Se mantuvo la competencia con MZA respecto al transporte del carbón de Belmez, lo que le hizo rebajar tarifas por debajo de la mitad de las del aceite. Respecto a los minerales en general (no incluye el carbón entre ellos), crecieron en porcentaje respecto a los ingresos de la compañía. En la Memoria de Andaluces de 1904, el hierro con destino a los puertos de Sevilla y Málaga era el principal producto entre los minerales. El plomo, procedente de Linares y Peñarroya, dirigido principalmente a Málaga, se multiplicó por diez entre 1882 y 1904.

³⁹⁵ TEDDE DE LORCA: “La Compañía...”, pp. 142-148.

Respecto a los productos industriales, Tedde de Lorca los minimiza, aludiendo a la decadencia de las siderurgias, al poco dinamismo de los textiles y a que estos se transportaban por cabotaje. Información contraria a la que defiende el profesor Parejo, quien señala la entrada del textil catalán en Andalucía, vía ferrocarril, como causa principal de la decadencia de ese sector de la región. En la década de 1890, la producción del azúcar se destaca multiplicándose por tres, siendo Granada la más beneficiada. Pero ese azúcar lo transportó la Compañía de Ferrocarriles del Sur de España y, por tanto, no incidió en los resultados de ANDALUCES hasta que la absorbió³⁹⁶.

3.7 El segundo impulso ferroviario

Los años noventa del siglo XIX se incluyen en lo que Cuéllar considera el Segundo Impulso Ferroviario en Andalucía (1880 a 1943), presentándose los extremos oriental y occidental de la región sin ferrocarril. Las ciudades de Jaén, Huelva y Almería se encontraban sin ferrocarril a pesar del mandato legal de llevarlo a todas las capitales de provincia. Tan solo Galicia presentaba tan desolador panorama. En 1890, una nueva empresa, los “Caminos de Hierro del Sur de España”, acometió dos nuevas líneas: la Linares-Almería y la conexión Moreda-Granada, a la que se uniría la Lorca-Baza-Águilas de promoción inglesa. Las administraciones locales

³⁹⁶TEDDE DE LORCA: “La Compañía...”, pp.149- 155.

(diputaciones y ayuntamientos) liderarán el impulso ferroviario de esas provincias, ya que constituían verdaderos desiertos poblacionales, por lo que el negocio no podía ser su primordial incentivo. Como ya he indicado, se modifica la iniciativa de las dos grandes compañías ferroviarias privadas que operaban en Andalucía, ANDALUCES y MZA, que paralizaron su fase de expansión para pasar esta a las administraciones públicas locales y a los intereses mineros extranjeros. A finales de siglo se completan las líneas gallegas a la vez que la Linares-Almería, medio siglo después de las primeras líneas españolas³⁹⁷.

ANDALUCES, en 1894, pudo sobrevivir con una situación económica desfavorable hasta que en 1897 logró superávit. Durante esta década se completó el control de 312 kilómetros de ferrocarril en Andalucía. Poco sirvió para resolver la causa inicial que aconsejó la construcción del Málaga-Córdoba, pues las ferrerías de Heredia no pudieron salvarse ya que el carbón cordobés había llegado tarde.

Las contradicciones en la historia de los ferrocarriles malagueños llegan a su máxima expresión si consideramos que hasta 1888 no se logró enlazar la estación con el puerto de Málaga. Las autoridades locales impidieron que las vías del ferrocarril ocuparan las principales calles malagueñas, por lo que no pudieron vencer los pocos metros que separaban la estación del ferrocarril del puerto. Esto unido a las obras de remodelación del puerto (construcción de un nuevo muelle y mejora del drenaje del conjunto) que impidieron la construcción de la posible vía de ferrocarril que

³⁹⁷CUÉLLAR VILLAR, D.: “El segundo impulso...”, pp. 161-207.

los uniera. Esto supuso, durante dos décadas, una doble carga y descarga, del barco a los carros movidos por animales y de estos al ferrocarril, lo que le hacía perder competitividad tanto al transporte por ferrocarril como al marítimo³⁹⁸.

Muchas fueron las gestiones efectuadas al respecto por ANDALUCES desde su constitución. En 1881 envió un proyecto ferroviario de acceso al puerto desde la Estación, argumentando que, debido a las obras que se estaban realizando en el puerto, las mercancías que llegaban procedentes del ferrocarril o las que se habían de llevar a la Estación, tenían que cargarse y descargarse en el Muelle de Pescadería (posteriormente Muelle Heredia). Ese proyecto fue aprobado en 1886, pero hubo dificultades para su ejecución debido a que atravesaba terrenos de la Sociedad Batignolles, que se opuso a ello.

Entre 1895 y 1896 ANDALUCES elabora otro proyecto. Se habla de prolongar las vías desde Muelle Heredia hacia el Muelle Nuevo. Aparecen vías ya instaladas en 1886 en Muelle de Heredia, pero indica su necesidad de renovación y la dificultad de rehacer el puente sobre el Guadalmedina, por lo que la conexión se iniciaría en su estribo izquierdo. En el escrito justificativo de 1895, enviado por los ingenieros de ANDALUCES, hablan de nuevo del problema. Se estaban rellenando los terrenos para construir el “Muelle Nuevo” en la zona donde se producían las operaciones de carga y descarga. El tráfico se trasladó al recién terminado Muelle de Heredia, que no disponía de vías de ferrocarril, por lo que la mercancía llegaba por vía

³⁹⁸GONZÁLEZ JURADO, D.: *Comunicación...*, p.232.

férrea hasta la Estación Marítima donde se tenía que transportar con carros hasta el Muelle Heredia y viceversa³⁹⁹.

Las obras de modernización del puerto, así como los problemas con las expropiaciones, afectaron a la rentabilidad de las operaciones mercantiles. Las labores portuarias con mercancías se ralentizaron, encareciendo el transporte tanto de los productos de importación como los de exportación. No hay que olvidar que el puerto era el eje vertebrador y objetivo recurrente de todos los proyectos ferroviarios que se redactaron para construir el Córdoba-Málaga.

3.8 Una vida dedicada al ferrocarril

En 1854 fue la primera intervención de Jorge Loring en un asunto ferroviario malagueño al formar parte de una comisión para potenciar aquel primitivo proyecto ferroviario de Martín Larios. En 1858 fue elegido como diputado a Cortes y, ese mismo año, intervino como secretario en la comisión nombrada para elaborar el Proyecto de Ley del Ferrocarril a Málaga. Un año después se le adjudicó esa concesión a título personal, concesión que cedió a la Compañía del Ferrocarril Córdoba-Málaga, que fundó y dirigió. Recorrió los caminos de la provincia a caballo en compañía

³⁹⁹GONZÁLEZ JURADO, D.: *Comunicación...*, pp. 248 y 249. Firmaban esta exposición el director general de la Compañía de Andaluces —Manglery—, el ingeniero jefe de caminos —L. Vasconi—, y el ingeniero director —V. Olenace [¿?], en Málaga a 7-08-1895.

del gobernador civil de Málaga, Antonio Guerola, con el objetivo de que los ayuntamientos compraran acciones del ferrocarril.

Como director de la referida compañía afrontó los múltiples problemas de su construcción y el complicado proceso de liquidación y venta a ANDALUCES del FCM. Compartió estrategia con Joaquín de la Gándara con el objetivo de hacerse con el control del mayor número de líneas de ferrocarril en Andalucía. Posteriormente las vendieron a ANDALUCES, lo que disparó la capitalización personal del empresario malagueño. En 1883 Jorge Loring abandonó el Consejo de Administración de ANDALUCES, del que fue socio fundador, para dedicarse a la construcción del ferrocarril Murcia-Alicante del que era adjudicatario. Esta operación, una vez construido, se coronó con la venta a ANDALUCES en 1884.

Treinta años dedicados al ferrocarril, más de media vida activa que condiciona la biografía de Jorge Enrique Loring Oyarzábal. Tanto esfuerzo quizá quedaría recompensado por la imagen pública obtenida en pro del progreso y reflejada en este fragmento del poema de S. López Guijarro:

“Al Marqués de Casa Loring, en la inauguración de los trabajos del ferrocarril a Málaga”:

de la fugaz locomotora el grito
triunfante se alzará, tras sí llevando
nuestros himnos de amor al infinito...
¡Oh dulce patria! oh día venerando
de placer sin igual! rápido el curso
de tus alegres horas apresura,
y lléganos veloz; que flote al viento
en vaporosa nube de blancura
de la fecunda máquina el aliento;
que el mundo entero con asombro vea
nuestra grandeza, y nuestro feliz momento
premio el más digno sea
que colme ¡oh Loring, tu inmortal intento!⁴⁰⁰

⁴⁰⁰ *El Correo de Andalucía*, 15-03-1860.

4 ¿POLÍTICO A LA FUERZA?

CAPÍTULO 4

¿POLÍTICO A LA FUERZA?



a opinión que de la política tenía el ferroviario, nos la transmite su amigo el gobernador Guerola: “Loring se cuidaba poquísimo de su elección dejándola entregada a Ferrer y unos cuantos amigos”⁴⁰¹. En una carta dirigida a su amigo Joaquín Ferrer y Escovar, en su primera legislatura como diputado, Loring le transmite sus inquietudes desde Madrid: “Cada día le tengo menos afición a la cosa pública y mi posición aquí es la de un presidiario cumpliendo su condena”⁴⁰². ¿Cómo es posible esa afirmación? y constatar: las nueve elecciones a diputado en las que participó nuestro personaje, y las trece legislaturas vividas en el hemiciclo. Tan solo tres parlamentarios malagueños superan o igualan esa marca: Romero Robledo con dieciocho, el longevo Antonio Ríos Rosas y López Domínguez con trece legislaturas malagueñas cada uno. No parece atrevido afirmar que Jorge Loring no estaba “en presidio” de manera ajena a su voluntad.

⁴⁰¹ GUEROLA, A.: *Memorias del gobernador Antonio Guerola: Málaga 1857-63*. Sevilla, Fundación Sevillana de Electricidad, 1995, p. 1403.

⁴⁰² Archivo particular de Jorge Benthem y Olga Mendoza, LORING, J: *Carta de Jorge Loring a Joaquín Ferrer*, Málaga, 2-2-1859.

4.1 Malagueños en el Congreso (1857 a 1879)

Desde las filas del partido de la Unión Liberal y después del Conservador, participó en las elecciones del Congreso de Diputados, según tabla adjunta:

TABLA Nº13 ELECCIONES QUE CONSIGUIÓ ESCAÑO JORGE LORING.

25.3.1857	1857 -1858
31.10.1858	1858-1860
11.10.1863	1863-1864
22.11.1864	1864-1865
1.12.1865	1865-1866
10.3.1867	1867 1867-1868
8.3.1871	1871-1872
2.4.1872	1872.1 1872.2
20.1.1876	1876-1877 1877 1878.2 1878.2 ⁴⁰³

Fuente: Elaboración propia a partir de la página web del Congreso de Diputados⁴⁰⁴.

⁴⁰⁴http://www.Congreso/Congreso/SDocum/ArchCon/SDHistoDipu/SDIndHistDip?_piref73_1340024_73_1340023_1340023.next_page=/wc/servidorCGI&CMD=VERLST&BASE=DIPH&FMT=DIPHXD1S.fmt&DOCS=1&DOCORDER=FIFO&OPDEF=Y&NUM1=&DES1=&QUERY=%2864150%29.NDIP., búsqueda del 1-9-2018.

De la que se deduce que fue elegido sin interrupción desde la legislatura nº21 (1857-1858) hasta la nº26 (1867-1868), siempre por el distrito Alameda de Málaga (también denominado 1er. Distrito de Málaga capital). No se presentó a la legislatura nº 27 (1868-1871), coincidente con La Gloriosa. En el reinado de Amadeo volvió y fue elegido en las legislaturas 28 y 29 (1871-1872), no haciéndolo durante los años republicanos (1873 a 1876). Finalmente concluyó su etapa política en el Congreso en la legislatura nº 32 desde 1876 a 1878. Es de resaltar la no presentación de Loring en las elecciones para las Cortes de la Carrera de San Jerónimo en la legislatura inicial de La Gloriosa y tampoco en la convocatoria republicana, expresando así su desacuerdo político con cualquier postura no monárquica y su clara voluntad de no perder elección alguna. Ese empeño en el éxito era común a muchos caciques locales; así nos lo cuenta el gobernador de Málaga respecto al de Vélez Málaga, Juan Nepomuceno Enríquez: “decía que jamás había perdido una elección porque no entraba a disputarla sino con la seguridad del triunfo”⁴⁰⁵.

Intervino fundamentalmente en las comisiones sobre los ferrocarriles con los que tenía intereses concretos. Especialmente la dedicada al “Modo de celebrarse las subastas del ferrocarril de Villarrobleto a Córdoba y de Córdoba a Málaga”, el ferrocarril a Andalucía y del Puerto de Almería a Canjáyar. El resto, fueron comisiones sobre

⁴⁰⁵GUEROLA, A.: *Memorias del gobernador...*, p. 1404.

presupuestos, carreteras y gastos municipales. Completa así sus casi treinta años de escaño entre el Congreso y el Senado⁴⁰⁶.

He realizado un trabajo de recopilación y síntesis estadística bibliográfica de los diputados malagueños en el Congreso que coincidieron con Loring. Para ello he elaborado una tabla que incluyo en el Anejo nº4.1 de esta tesis. La muestra obtenida es de 48 diputados elegidos que coincidieron con el malagueño en el Congreso, incluye las elecciones en que no participó (1869, 1872 II y 1873) pero excluye los diputados de los que dispongo poca información biográfica.

Los límites escogidos (1857 y 1879) corresponden a la etapa inmediatamente posterior al Bienio Progresista (1854-1856) y a las primeras elecciones de la Restauración. Incluyo las tres legislaturas (1869, 1872 y 1873) en las que Loring no se presentó. De los veintitrés años de este periodo sólo el Sexenio Democrático supuso avance hacia el sistema constitucional democrático, social y de derecho que se impuso más de un siglo después.

En la fila última se obtienen las características de un diputado medio malagueño del periodo, conseguidas a partir de los datos de cada uno de ellos, para compararlo con el perfil de Jorge Loring Oyarzábal. En esta tabla se han incluido los siguientes *inputs*: Fecha y lugar de nacimiento, estudios universitarios cursados, ciudad donde los realizó y el trabajo que

⁴⁰⁶MORALES, M: "Loring Oyarzábal, Jorge Enrique", en D. Caro Cancela, *Diccionario bibliográfico de parlamentarios de Andalucía. (1810-1869)*, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, pp. 156-159. "Loring...", p.159.

acompañó a su actividad política; las elecciones en que resultó victorioso y el distrito, el número de legislaturas en que repiten elección, su edad en las primeras elecciones ganadas y el partido al que se adscribieron. La actividad parlamentaria la reflejamos a través de las comisiones en las que participaron y los discursos realizados. Se concluye con los datos aportados por los parlamentarios sobre contribución, fecha de su muerte y títulos nobiliarios. Son datos objetivos y muchos de ellos mensurables que me posibilita obtener, a través de simples medias aritméticas, datos numéricos del perfil predominante de los parlamentarios objeto de estudio.

El diputado tipo malagueño de mediados de siglo era varón (sólo podían votar y ser electos los hombres mayores de veinticinco años, salvo en la I República que lo hicieron desde los veintiuno, pero se mantuvo la prohibición a las mujeres)⁴⁰⁷. En sus primeras elecciones participó con treinta y seis años de edad, Loring lo hizo solamente un año antes. Hubo un antequerano contemporáneo que se adelantó a todos ellos, me refiero a Francisco Romero Robledo, quien no habiendo cumplido los veinticinco años fue elegido en 1858. Lo que obligó a retrasar su juramento en el Congreso; su carrera meteórica le llevó a ser ministro con treinta y cuatro años. Casi todos ellos eran nacidos en la provincia de Málaga (29 de 44,

⁴⁰⁷ Característica común a la de concejales y alcaldes del ayuntamiento malagueño estudiados en un periodo similar al nuestro por Raquel Zugástegui Villar en: MORALES MUÑOZ, M (Edit.). *La primera en el peligro de la libertad. Málaga poder político y poder económico (1808-1868)*, Málaga, Ediciones del Genal, 2013. A esta cita me referiré en próximos comentarios a pie de página para comparar los políticos locales de aquellos que decidieron defender sus intereses en Madrid, como hizo Jorge Loring.

un sesenta y cuatro por ciento), pero si consideramos los nacidos en Andalucía llegan a un ochenta y seis por ciento⁴⁰⁸.

Loring, aunque norteamericano en la infancia, optó por la nacionalidad española al cumplir su mayoría de edad. Fue bautizado en el Sagrario de la Catedral y su infancia transcurrió jugando entre las mimosas de la Alameda⁴⁰⁹. En muchos casos los parlamentarios, además de malagueños, vivían en el distrito en el que eran elegidos (como Loring). Denota todo ello la influencia del entorno geográfico-político de los caciques locales (Vélez, Antequera y Ronda como centros neurálgicos de sus comarcas) y los notables económicos de la capital. Tan solo siete no son andaluces, casi todos militares, pues éstos siempre estuvieron condicionados por sus destinos profesionales. Queda reflejada la influencia del entorno espacial en la política española del diecinueve, coincidiendo la geografía física con la política. Estudiaron en su mayoría leyes en Granada (de nuevo el condicionante geográfico), confirmando que los letrados fueron los habitantes naturales del Congreso. Aunque sólo algunos ejercieron, ya que prioritariamente compaginaron su labor política con su trabajo en la administración pública o en dirigir sus propiedades o empresas⁴¹⁰.

⁴⁰⁸ Respecto a los concejales del Ayuntamiento malagueño el porcentaje era similar: un 66,6 % los nacidos en la provincia.

⁴⁰⁹ Aún no se habían plantado los ficus macrocarpa actuales según nos indica el profesor PALOMO DÍAZ, F.J.: *La sociedad malagueña en el siglo XIX*, Arguval, Málaga, 1983.

⁴¹⁰ Por no reiterar referencias, estos párrafos constituyen una reflexión sobre los resultados sintetizados del trabajo prosopográfico sobre los diputados malagueños, incluidos en el Anejo 4.1.

Algunos, aunque minoritarios, procedían del mundo de la cultura, como Juan Valera o López de Ayala, aunque muchos de ellos compaginaron su actividad principal con algún interés político-cultural, sobre todo el periodismo. También la historia tuvo sus seguidores, especialmente Cánovas del Castillo, para quien las pocas pausas en su actividad política las empleó en investigar el pasado histórico, lo prueba su producción bibliográfica dedicada a la decadencia de la Monarquía de los Austrias. Loring también mantuvo la tradición ilustrada del siglo anterior, a través de la arqueología o el coleccionismo bibliográfico.

Se ha de resaltar la fuerte presencia militar— diez procedían de la milicia, más de un veinte por ciento— confirmando la influencia de los militares en la política española. Éstos no sólo intervinieron y adquirieron prestigio en los múltiples conflictos bélicos que España soportó (Independencia, América, Carlistas, Marruecos, Cuba...), y sobre todo, en las múltiples asonadas y las continuas interferencias con la vida política. Una de las cualidades atribuidas por sus biógrafos a Cánovas fue que pretendió cercenar ese intrusismo político de los militares en la Restauración. Dos personalidades militares-políticas estuvieron vinculadas a Málaga en el Congreso, los generales Espartero y Serrano. Esta relación con Málaga, en el primero fue pequeña como veremos, en el caso del segundo sólo representó a Málaga en sus inicios políticos, siendo elegido en tres legislaturas. Quien sí tuvo gran relación con la provincia fue el

comandante de Artillería José López Domínguez⁴¹¹. Varios parlamentarios, como nuestro personaje, ejercieron su labor empresarial en el campo de la industria, los ferrocarriles y las finanzas. El Marqués de Casa Loring, quien junto a los dos marqueses de Larios y el Conde de Benahavís, representaron los intereses económicos de la Oligarquía de la Alameda; a ellos le acompañaron en el hemiciclo, el financiero Marqués de Salamanca o el industrial Alarcón Luján⁴¹².

El diputado medio fue reincidente en la elección, y Loring con mayor insistencia; aunque le superaron los políticos profesionales del periodo: Antonio Cánovas del Castillo, Antonio Ríos Rosas, Francisco Romero Robledo, López Domínguez y el dramaturgo López de Ayala—este último con una débil vinculación con Málaga, sólo relacionada con su elección en

⁴¹¹ **José López Domínguez**, nació en Marbella en 1829; hijo de militar y madre procedente de “rancia familia”, era sobrino del General Serrano. Hizo la carrera militar en Segovia, cobijándose en Serrano para sus ascensos militares y políticos. Militarmente recorrió Europa como comisionado, siendo observador en la Guerra de Crimea, participó en el Norte contra los carlistas y en el sur en la Guerra de Marruecos. Inicialmente dirigió el cerco de Cartagena contra los cantonalistas, lográndolo en 1874. Todo ello le aupó a la Capitanía General. Como periodista narró los sucesos en los que participó directamente; colaboró frecuentemente en *El Resumen*, del que era fundador, reflejando su reformismo militar y sus contradicciones políticas. Como político fue diputado por Coín, Ronda y Santa Cruz de Tenerife, siguiendo la sombra de Serrano. Durante la República fue seguidor de Castelar, aunque apoyó el golpe de Pavía, no lo hizo con el de Martínez Campos. Durante la Restauración defendió el sufragio universal y la legalización de los republicanos y los carlistas. En el último tercio del siglo, adoptó una postura a la izquierda de Sagasta, fundando con Serrano, Izquierda Dinástica, que lideró tras su muerte. Se alió posteriormente con Romero Robledo, fiel anti demócrata, lo que demuestra su ansia de poder, fundando el Partido Reformista. Posteriormente adopta una postura más radical y anticlerical, lo que le lleva a fundar con Canalejas el Partido Democrático, del que es nombrado jefe de filas. Tras la muerte de Sagasta aspiró a sucederle. Después de Moret, le siguió en la Presidencia del Consejo de Ministros, donde permaneció apenas unos meses. Apoyó a Canalejas hasta su muerte en 1911 en Madrid. Se le puede catalogar como un burgués liberal, en el que predominó su corporativismo militar. Resumen obtenido de BONED COLERA, A.: *José López Domínguez. Radiografía de un militar reformista en el periódico “El resumen”*. Málaga, Diputación Provincial de Málaga (SEDMA), 2000.

⁴¹² Respecto al carácter socio profesional de los concejales, predominaba el sector terciario (comerciantes) con 36,8%, mientras que los propietarios ascendían a un 29,7%; aunque el 34,5% de los comerciantes y el 25,4% de los profesionales liberales basaban su fortuna en la propiedad. A continuación, le seguía el sector secundario (industria) con un 17,3%, y los profesiones liberales ascendían al 16,2%, sobre todo juristas y médicos. Inicialmente predominan los propietarios, aunque a partir del 1861 lo hicieron los comerciantes. No aparecen militares en la corporación, al contrario que entre los diputados a Cortes malagueños, a causa de su movilidad laboral.

1869 por Antequera, y los primeros caracterizados por su itinerancia electiva. Un caso especial lo constituyen los dos “espadones isabelinos”: El general Serrano, que aunque tuvo poca relación con Málaga⁴¹³, fue elegido por la provincia en tres ocasiones; y Espartero que en las elecciones de 1854 se presentó por cinco capitales españolas, además de la malagueña, decidiéndose por Zaragoza y renunciando por tanto a su escaño por Málaga (en la única vez que optó a representarla).

En todos los casos, los jefes de partido emigraban para su participación electoral, acudiendo a los distritos donde aseguraban su elección. Éste no fue el caso de Loring siempre electo por Málaga capital y su distrito del centro. La mayoría estuvieron adscritos al Partido Moderado salvo siete, que lo hicieron al Progresista y tres se presentaron por el Republicano; la mayoría pasaron por la Unión Liberal para posteriormente llegar a la Restauración de la mano del partido Conservador. Solamente aparecen en nuestra relación como republicanos: Blas Pierrad, Eduardo Palanca, Carvajal y Hué, Federico Macía y José Antonio Aguilar. Debido a que éstos, junto a los progresistas y demócratas se abstuvieron de participar en las elecciones (retramiento) en los periodos previos al Sexenio Revolucionario, ya que el sistema no les ofrecía posibilidades de victoria. La llegada del sufragio universal en las elecciones de 1869 posibilitó la aparición de progresistas y republicanos en la vida política española. Aunque siempre se ha de insistir en la falta de transparencia electoral en los comicios del siglo XIX, ya que el empleo de las argucias

⁴¹³Su madre, Isabel Domínguez Guevara, era de Marbella y estuvo unos años de jefe de Carabineros en la capital (1829-1832)

ministeriales tergiversaban el resultado, independientemente de la tendencia política del Gobierno⁴¹⁴.

Salvo los referidos como políticos profesionales y que fueron notables de sus partidos respectivos en Madrid (Cánovas del Castillo, Romero Robledo o Antonio de los Ríos Rosas), intervinieron poco en las comisiones y en los discursos del Pleno, excepción del prolífico José Díaz y Pedro Auriolés. Nuestro protagonista tuvo una escasa participación en los plenos, aunque sí acudió a algunas comisiones. Esta es una característica común al diputado medio malagueño, pues los jefes de fila de los partidos de notables que conforman la política del momento, son los que monopolizan la palabra en el hemiciclo. Respecto a la contribución aportada, todos habrían de cumplir los mínimos exigidos por ley; en este concepto destacaba Larios con una contribución de 115.880 reales en 1871.

La riqueza material de sus señorías, queda reflejada en su longevidad, con una media de setenta años, muy por encima de la media de sus contemporáneos españoles. Para el censo de 1860 la esperanza de vida media de los españoles era de cincuenta años⁴¹⁵. He de resaltar que se conocen los datos de nacimiento y defunción de sólo veintiocho de los cuarenta y ocho estudiados, algo más del cincuenta por ciento. Veinte

⁴¹⁴Hablando de los concejales malagueños: “lo principal entre los grupos de poder local no es la filiación política, sino mantener su posición de poder del gobierno local”, manteniéndose en el gobierno local a pesar de los cambios políticos, sin tener en cuenta su ideología (ZUGASTI VILLAR, R.: “Unionistas y moderados, 1855- 1868”, en MORALES MUÑOZ, M (Edit.): *La primera en el peligro de la libertad. Málaga poder político y poder económico (1808-1868)*, Málaga, Ediciones del Genal, 2013, p.263.

⁴¹⁵RAMOS ROVI, M^a. J.: *Diccionario biográfico de parlamentarios andaluces 1876-1923*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013, p. 14.

superaron los sesenta y cinco años de vida, casi un treinta por ciento; y tan sólo uno no llegó a los cincuenta, pero ocho fueron octogenarios. Loring casi lo consigue, pues murió con setenta y ocho años, confirmando la tendencia reflejada anteriormente respecto a sus compañeros de hemiciclo⁴¹⁶.

Varios de los parlamentarios estudiados fueron ministros, destacando, como no, Antonio Cánovas del Castillo el constructor de la Restauración. También fue Presidente del Gobierno, aunque a comienzos del siglo XX, el marbellí José López Domínguez. Como creador de componendas electorales destacó en el Ministerio de Gobernación el antequerano Romero Robledo, del que ya hemos hablado de su precocidad en su elección, era asiduo de la casa de los marqueses de Casa Loring (fue pretendiente de una de sus hijas, Amalia, frente a Silvela quien finalmente consiguió casarse con ella). Ministros malagueños también lo fueron, Ríos de Olano y Antonio Ríos Rosas, y durante la República, Palanca Asensi y Carvajal y Hué.

El título nobiliario lo disfrutaron un veintiuno por ciento de los diputados malagueños en el periodo estudiado, pero en la mayoría de los casos fueron adquiridos durante el reinado de Isabel II y Alfonso XII, en recompensa a los servicios a la Monarquía; este fue el caso del marqués de Salamanca o de Ricardo Heredia (Conde de Benahavís), Loring lo fue por sus actos caritativos durante la epidemia de peste. La nobleza a partir

⁴¹⁶Los porcentajes de los concejales malagueños por grupos de edad fueron: Entre 30 a 39 años, predominan con el 37,6%; les siguen los de 40 a 49 años, el 29% corresponde a los de 20 a 25 años y de 50 a 59 años, con porcentajes iguales.

de la revolución burguesa había perdido sus privilegios, pero aún constituía un elemento de gran prestigio social, transformándose en industriales, comerciantes o financieros los nuevos aristócratas.

Respecto a las familias que perduraron en el Parlamento, coinciden con las sagas económicas malagueñas del Triángulo financiero, Larios, Heredia y Loring, al que habría que añadir en Ronda la familia De los Ríos, como las más significativas. Al primer Marqués de Larios le sucedió Manuel Larios y Larios, su primogénito, prolongando el quehacer textil de Industria Malagueña, la producción azucarera y sobre todo su obra de más prestigio: la urbanización de calle Larios. A Manuel Agustín Heredia, origen de la saga Heredia y uno de los empresarios más potentes de su época en España, le sucedieron sus hijos en el Congreso, aunque no en su carácter emprendedor: Enrique Heredia Livermore y su hermano Ricardo.

Jorge Loring Oyarzábal, aunque hijo de un comerciante americano afincado en Málaga, inició el camino político de su familia. Le sucedió su hijo Jorge Loring Heredia, en el que confluyeron las dos sagas familiares (Heredia y Loring) además fue continuador de la tradición ingenieril de su padre. No participó en las elecciones de Málaga, siendo electo por Cazorla y Murcia terminando como senador. Sus hermanos Manuel y Concepción también continuaron ocupando escaños en el Congreso, siguiendo la vocación política que les inculcó su madre⁴¹⁷.

⁴¹⁷Respecto a la pertenencia a la lista de mayores contribuyentes entre los concejales malagueños, solo los Heredia, Calos Larios, Eduardo Huelin y Esteban Pérez Barro superaban los 10.000 reales de contribución. Representaban a las familias de mayor influencia malagueña, la elite industrial y

4.2 El periodo Isabelino: elecciones, comisiones e intervenciones

En la legislatura de 1857 se inició la andadura política de Jorge Loring, y se concretó en la sesión de las Cortes del sábado 16 de mayo de ese año. Estuvo presidida por el Sr. D. Francisco Martínez de la Rosa, ante quien juró su cargo por el distrito de la Alameda⁴¹⁸. Unos meses después nacía el hijo de Isabel (La reina castiza), el día veintiocho de noviembre. Le llamaron Alfonso Francisco, el que llegaría a ser Alfonso XII.

Los dos años que siguieron al Bienio Progresista concluyeron con una grave crisis de subsistencia iniciada por la carestía del pan. Son un estéril periodo reaccionario, considerado como el puente entre el Bienio (1854-1856) y el “Gobierno Largo de la Unión liberal” (1858-1864). Coincidió con el comienzo del reinado personal de Isabel II, hasta ese momento tutelada por su madre. La Reina ejerció el poder de forma errática, demostrando su incapacidad cultural y política⁴¹⁹. O’ Donnell desencadenó el fin del Bienio, lo que propició la contrarrevolución, pues dio paso a Narváez, tras el vodevillesco episodio de la “crisis del rigodón”⁴²⁰. Fue éste una muestra simbólica del arbitrio real y de la voluntad de

comercial de la capital. En el caso de las elecciones de 1863, al ser de sufragio universal la limitación censitaria no existía, y tan solo Francisco Solier, figuraba entre los máximos contribuyentes que fueron concejales.

⁴¹⁸DSC N°12, 16 de mayo de 1857, pp. 78 y 79.

⁴¹⁹BURDIEL, I.: *Isabel II. Una biografía. (1830-1904)* Madrid, Santillana, 2010, p. 489.

⁴²⁰Llamada así porque Isabel sacó a bailar a Narváez, cuando tradicionalmente habría de hacerlo O’Donnell, en ese momento primer ministro.

gobierno personal de Isabel II. Son años de moderantismo, de construcción de carreteras, de creación del Banco de España. Los caminos de hierro potenciados por la Ley de Ferrocarriles continuaron en el Congreso su desarrollo normativo, como un emblema de la palabra mágica del momento: el progreso.

Loring se encontraba en plena ascensión personal y profesional. Casado con la rica heredera Amalia Heredia. Al confluir sus capitales, formaron un tándem económico y social que deslumbraba a la Alameda. Un año antes fue nombrado Marqués de Casa Loring y con ese título presentaba sus credenciales al Congreso. Cuando acudió a su primera elección, el 25 de marzo de 1857, la ley electoral vigente era de 1846, es decir claramente moderada. De carácter censitario, exigía para poder votar justificar haber pagado 400 reales de contribución, lo que originaba una clara reducción del número de votantes. La cantidad para ser elegidos diputados se elevaban a 12.000 reales, por lo que éstos se concentraban entre los oligarcas locales. Los distritos eran uninominales, dividiendo la provincia de Málaga en diez de ellos. Lo que unido a la potestad absoluta sobre el censo que concedía a los gobernadores, posibilitaba al Gobierno el control de las elecciones. Éste se ejercía a través de sus amigos políticos situados en los distritos, con la colaboración de los gobernadores. Jorge Loring jugaba con ventaja, fue procurador con tan sólo 330 votos que suponían el 84% de los votantes, su carácter de mayor contribuyente y sus padrinos políticos le arrastraron a Madrid. Su triunfo fue facilitado por un sistema electoral que beneficiaba claramente a moderados y unionistas.

Un novato en el Congreso, sus primeros asuntos

Sus actuaciones durante este año consistieron exclusivamente en su nombramiento para dos comisiones: *Pensión a los hermanos del coronel Travado* y *Modo de celebrarse las subastas de los ferrocarriles de Villarrobledo a Córdoba y de Córdoba a Málaga*. Para la primera comisión fue nombrado el 26 de mayo⁴²¹. El 7 de julio es sancionada dicha ley, que en su artículo único concede una pensión vitalicia de 6.600 reales a los parientes de ese coronel asesinado en Málaga el 2 de mayo de 1846 “en defensa del orden público”⁴²². El coronel Rafael Travado era el jefe militar de Granada que se había caracterizado por la persecución de liberales malagueños, en el año 1846. Al anochecer Travado paseaba con otros tres militares de alta graduación, por la Alameda Principal. Fue atacado por tres hombres, uno de ellos le disparó mientras otro le atacó con una daga sin que le hiriera, huyendo a continuación. La bala le entró por el costado, cuando los médicos acudieron ya era demasiado tarde.

Se acusó, con cierta intención política, a un prusiano, Don Augusto Fernando Schiwikar, nacido en Mageburgo, de gran popularidad en Málaga por su carácter liberal. Fue juzgado por un tribunal militar junto a otros de la misma tendencia. El veredicto para el prusiano fue de pena de muerte, los otros de diversas penas de prisión o destierro. El 7 de septiembre se le fusiló, tras lograr las autoridades religiosas su abjuración del luteranismo y

⁴²¹DSC 26-5-1857, p.184.

⁴²²DSC Apéndice 5º al 54º, p. 1437.

conversión al catolicismo⁴²³. Evidentemente era un tema casi protocolario para iniciar la andadura política de un recién llegado.

El nombramiento para la Comisión de los ferrocarriles fue confirmado en la sección correspondiente del 29 de junio. Una vez reunida, nombró como presidente al Sr. Zaragoza y secretario al Sr. Loring, lo que es comunicado al Congreso quien se da por enterado ese mismo día⁴²⁴. Ya he hablado en el capítulo anterior ampliamente de la historia del ferrocarril malagueño y del compromiso de Loring con ese proyecto; tan sólo me cabe recordar que el año 1853 se le hace la concesión a Martín Larios, y que el Marqués de Salamanca (también malagueño) a través de intrigas logró anular esa adjudicación para conseguirla en su provecho. El Bienio Progresista trajo consigo la Ley de Ferrocarriles de 1855 y la anulación de las concesiones acusadas de corruptas, entre otras, la del Marqués de Salamanca.

En el debate del dictamen de la Comisión sobre este ferrocarril, el diputado Santa Cruz, perteneciente a la oposición, hizo una introducción con los precedentes. El Sr. Villalobos, elegido por Granada, fue el primero en presentar una proposición de ley para la concesión a la compañía Gran Central de Francia del ferrocarril que partiendo de Villarrobledo fuera a parar a Córdoba y Málaga. En el debate del Pleno unos parlamentarios granadinos lograron incluir un ramal Córdoba-Granada con carácter de obligatorio, y así fue aprobado mediante Ley de 18 de junio de 1856 y

⁴²³ ADE caja nº 47, doc. (3.5), GARCÍA, N. M.: *La muerte...*, 1846.

⁴²⁴ DSC 29-6-1857, p.952.

adjudicado a la compañía francesa. Ésta depositó la fianza que exigía el Pliego de Condiciones, comprometiéndose el Gobierno a entregar los estudios de los tramos comprendidos en ocho meses. Transcurridos los cuales, sin concluirlos, la compañía francesa solicitó se le devolviera la fianza, y en ello se estaba cuando se hace esta nueva proposición de Ley a través de la referida comisión un año después de la primera⁴²⁵.

Al día siguiente se imprimía el “Dictamen de la comisión nombrada para informar sobre el modo de hacer las subastas de cada uno del ferrocarril de Villarrobledo a Córdoba, de Córdoba á Málaga, y del que ha de partir de esta última línea a Granada”⁴²⁶. El objetivo principal era incrementar el importe de la subvención aplicada a ese ferrocarril en la Ley referida, consistente en 240.000 reales por kilómetro de vía, subiéndola a 360.000 reales por kilómetro, es decir un 50% de incremento. Argumentaba el dictamen, que la baja subvención fue la causa de incumplimiento de la referida ley, es decir que el concesionario había manifestado su voluntad de rescindir el contrato. Justificaba el incremento de la subvención en las dificultades del terreno, el monto superior de las subvenciones a otros proyectos, y la carestía de los materiales y de los jornales en España.

En el debate del Pleno que se celebró el 1 de julio, intervinieron los señores Santa Cruz (Oposición), Zaragoza (Presidente de la comisión), Moyano (Ministro de Fomento) y De la Gándara⁴²⁷. He pretendido despojar a ese debate del barroquismo dialéctico de la época, permítaseme una

⁴²⁵DSC nº46, de 01-7-1857, p.1013.

⁴²⁶DSC apéndice 3º al 45º, de 30-6-1857.

⁴²⁷Futuro socio de Loring en la creación de Ferrocarriles Andaluces.

excepción: el Sr Santa Cruz acometió su diatriba contra el dictamen, haciendo una defensa de su fe en los ferrocarriles y del progreso, exclamó: “cuando en Francia, en Bélgica, en Inglaterra, en todas las naciones civilizadas se halla una atmósfera cubierta con los humos que arroja la locomotora, que en España no tengamos esa fortuna es una gran desgracia”⁴²⁸.

Fue Santa Cruz quien abrió el debate, criticando el incremento del gasto para el Estado sin la debida justificación. Sin que se hubieran realizado los estudios pertinentes del presupuesto y reclamando al Gobierno la exigencia a la concesionaria del cumplimiento del contrato. Hizo una defensa progresista al argumentar que las desamortizaciones estaban paralizadas, herramienta que hubiera podido emplearse para financiar los ferrocarriles. Reclamaba la priorización del eje Villarrobledo-Córdoba pues permitiría la rápida terminación del eje Madrid-Sevilla; y en todo caso, admitiendo la importancia del puerto malagueño, proponiendo eliminar el tramo hacia Granada.

Le contestó el Presidente de la Comisión Sr. Zaragoza, argumentando el riesgo que supondría que se quedara de nuevo desierto el concurso si no se incrementaba la subvención. También habló del agravio comparativo provocado por la subvención recientemente concedida al tramo Bilbao-Tudela. Por otro lado, defendió la legalidad de la empresa concesionaria al pedir la devolución del aval entregado, pues el Gobierno,

⁴²⁸DSC apéndice 4 al 46, p.1027.

al no presentar los proyectos en plazo, incumplía el contrato. Hizo a continuación alusiones ambiguas a informaciones confidenciales de que no se presentarían capitalistas al concurso si no se producía ese incremento en la subvención.

El artículo primero fue aprobado sin discusión, pero al llegar al segundo, de nuevo Santa Cruz intervino, objetando que la empresa francesa de ferrocarriles puso inconvenientes cuando se le añadió el ramal a Granada. En ese momento es cuando intervino La Gándara, por haber estado presente en esa negociación, defendiendo que se le dejó al empresario francés libertad de hacerlo, y decidió que no. Intervino a continuación el Ministro de Fomento (Moyano), quien recordó que la Ley del año anterior nació de la iniciativa de esa empresa, no del Gobierno; y que ésta al no retirar el depósito se consideró que estaba de acuerdo con el planteamiento de las Cortes de ejecutar el tramo hacia Granada. El problema surgió cuando al no poder entregar el Gobierno los proyectos a tiempo, el contratista quedó desligado del compromiso, y al haber una nueva subvención tendría que producirse nueva subasta pública. Los debatientes mantuvieron sus posturas, por lo que al ponerse a votación se aprobó el artículo 2º y sin discusión los dos artículos siguientes.

Loring no intervino en el debate, pero está claro que debió de tomar buena nota, pues dos años después consiguió la concesión de uno de los tramos, el de Córdoba-Málaga. Se benefició, gracias a la sociedad creada a estos efectos, de la subvención que él colaboró en incrementar como secretario de la Comisión. Algo se debió de pactar con Santa Cruz en el

debate, pues en el texto del dictamen de la Comisión se le añadió un párrafo al artº 3, por el que se daba preferencia al tramo de Villarrobledo a Córdoba, priorizando la llegada a Sevilla⁴²⁹.

La Unión Liberal y Málaga. Loring y el asunto de su españolidad

El Gobierno Largo de Unión Liberal (1858 a 1864) coincidió con una falta de actividad del Marqués de Casa Loring, a pesar de ello participó en todas y cada una de las elecciones al Congreso, como se puede apreciar en la Tabla 13.

En este periodo (1863-1864) Loring acaparó el 100% de los votos del distrito de la Alameda — al que continúa siendo fiel— pero con un exiguo número de votantes, superando apenas las tres centenas. Estos datos fueron acentuados por la baja participación, que no llegó el sesenta por ciento. O'Donnell acaparaba el interés de los periódicos y la vida política española a través del partido que fundó (Unión Liberal), y que pretendía el equilibrio entre moderados y progresistas. Estos últimos, mantenían el retraimiento al sentirse marginados del poder y empujados a su búsqueda a través de los cuarteles. El Gobierno unionista empeñado en una falsa *grandeur* se ocupaba prioritariamente de los asuntos exteriores: la Guerra de Marruecos y la invasión de México junto a franceses e ingleses.

⁴²⁹DSC apéndice 4 al 46, p.1029.

TABLA Nº 14 ELECCIONES A DIPUTADOS EN EL DISTRITO DE LA ALAMEDA, EN LAS QUE PARTICIPÓ JORGE LORING

Elecciones a diputados, distrito Alameda, siendo electo Jorge Loring.									
	1857	1863	1864	1865	1867	1871	1872	1876	
nº de electores	616	704	606	2238	2149	11984	9324	9895	
nº de votantes	393	346	321	1248	1328	7239	6459	6128	
% votantes	64%	49%	53%	56%	62%	60%	69%	62%	
votos Loring	330	346	321	1162	769	3642	3454	6116	
% votos Loring	84%	100%	100%	93%	58%	50%	53%	100%	
votos resto	30	0	0	86	559	3597	3005	12	
Distrito	Alameda	Alameda	Alameda	Málaga	Málaga	1º distrit	1º distrit	1º distrit	

Fuente: Tabla de elaboración propia según “Actas de escrutinio en elecciones para nombramientos de diputados”, ACD.

Al final del periodo, andando el año 1864 coincidió con una depresión financiera que originó el cierre de gran cantidad de bancos. Tras la relativa actividad del año 1857, al año siguiente, debió de sentirse satisfecho con lo conseguido, pues el 10 de febrero solicitó Loring tres meses de permiso a las Cortes⁴³⁰. Como quiera que la legislatura se suspendiera el 6 de mayo, no acudió un solo día al Congreso.

Se convocan elecciones para diputados en Cortes el día 31 de octubre. Loring se vuelve a presentar por el distrito de la Alameda. Amplió la cita utilizada al comienzo de este capítulo para justificar su poca dedicación a la política, para reflejar el ambiente que presidía las elecciones malagueñas:

⁴³⁰DSC 10-2-1858, p.232.

Este distrito domina la aristocracia comercial de Málaga. Sin embargo, pocos años antes de mi llegada había sido patrimonio progresista... Cuando Loring se lanzó a la vida política, se fijó en el distrito, en el cual vivía y fue elegido. Siendo amigo íntimo del señor Cánovas, adicto a la Unión Liberal... el gobierno le asignó como candidato ministerial para 1858... el distrito estaba perfectamente organizado para las elecciones, bajo la inteligente dirección de don Joaquín Ferrer⁴³¹, gran amigo de Loring y la mejor cabeza de la aristocracia mercantil. El mismo Loring se cuidaba poquísimamente de su elección dejándola entregada a Ferrer y a unos cuantos amigos⁴³².

Cuando se acercaba la fecha electoral, su contrincante por el partido Progresista era Andrés Vilches, al que acusa de que no pudiendo triunfar quiso hacer ruido. Una serie de hojas volanderas contrarias entre sí se arrojaron por las calles de Málaga, quedando reflejado el conflicto también en los periódicos locales. El conjunto publicitario tenía como objetivo anular la posible candidatura primero, y la elección después, de Jorge Loring como diputado en Cortes. Arguyendo para ello, su condición de extranjero. Tanto las hojas sueltas como los artículos del *Avisador Malagueño* se encuentran en el archivo Narciso Díaz de Escovar, que junto a las Memorias de Guerola, nos van a ilustrar la reconstrucción de los hechos. Nos sirve este enfrentamiento electoral para poder analizar los comportamientos en la lucha partidaria entre los seguidores del Gobierno (en este caso de la Unión Liberal) y la oposición ya sea de los progresistas, como de los demócratas, en el entorno de las elites dominantes

⁴³¹De este malagueño dedicado profesionalmente a las finanzas ya hemos hablado en el epígrafe del Banco de Málaga. Aquí nos lo presenta Guerola como jefe de distrito de los unionistas, mostrando una vez más la vinculación de la política conservadora a las élites económicas y políticas. También lo encontramos relacionado con el entorno de Loring, como amigo al que le hace confidencias políticas en una carta privada.

⁴³²GUEROLA. A.: "Memorias del gobernador..." p. 1403, referencia que vamos a utilizar a continuación.

comerciales malagueñas, pero también para conocer el punto de vista de los ministeriales.

Tres son las hojas volanderas (también llamadas hojas sueltas) propagadas en el entorno de la fecha electoral antes referida, y tres son los artículos que hacen mención en el periódico malagueño a la discusión planteada. La postura de la oposición gubernamental quedó perfectamente explicada en la hoja publicada el día dos de noviembre, cuando ya se habían celebrado las elecciones. Es un reflejo de un acta notarial levantada por el escribano público D. Froilán Cantero a petición de una serie de electores (Segismundo de la Cal y once más) del distrito de la Alameda, así como de la protesta expresada ante la mesa electoral⁴³³. La protesta tenía por objeto la anulación de la elección de Jorge Loring como diputado, arguyendo su condición de extranjero. Se amparaban en la Constitución, la cual requería para votar y ser elegido la exigencia de ser español. Argumentaban que, basados en el RD 17 de noviembre de 1852, al ser de padre extranjero y madre española, habían de reclamar la nacionalidad española aun cuando fuera nacido en España.

⁴³³ADE Caja nº 133, doc. (1.18), VARIOS ELECTORES: *A los electores del distrito de la Alameda*, Málaga, 20-10-1858.

El problema consistía en que Loring había solicitado en 1842 la excepción del servicio militar por su condición de extranjero, para lo que fue matriculado en el consulado de Estados Unidos de América como ciudadano americano. También en 1850, con igual argumento, fue eximido de cargas municipales. Aunque reconocían que el marqués pidió la anulación de la exención del servicio militar en el año 1853, reclamaban que para reconocer su nacionalidad española habrían de disponer de la carta de naturalización o vecindad. En el caso de haberlo solicitado —que no lo había hecho— según el real decreto anteriormente referido, tendría que hacerse a través de disposición especial (otra ley) previo informe del Consejo Real y con el beneplácito del jefe de la nación afectada (EEUU). También defendieron, que su condición de diputado en la anterior legislatura no le ampara, pues lo acusaban de vicio de obrepción⁴³⁴, ocultando su identidad de extranjero.

Las hojas en defensa de Loring argumentaron, por el contrario, las bondades públicas del prócer malagueño y se basaron en la Constitución y en el mismo decreto, para afirmar su condición de español. *El Avisador malagueño* defendió a su benefactor, aunque avisando que el vehículo de las hojas no era el adecuado, destacaba que las Cortes le habían admitido ya como diputado, a lo que se acumulaba el aprecio del pueblo como argumento de ciudadanía⁴³⁵. También el Gobernador Guerola defendió a

⁴³⁴Falsedad para conseguir un rescripto, empleo o dignidad. (Diccionario de la Real Academia Española, 2001).

⁴³⁵ADE Caja 133, docs. (1.18), 133 y 133 (1.29), ANÓNIMO: *Hojas sueltas reclamando la condición de extranjero de Jorge Loring*, Málaga (sf). *El Avisador Malagueño* de 23-10-1858, 5-11-1858 y 7-11-1858.

Loring, además de por amistad personal, por su exigible apoyo al candidato ministerial. Llega a decir que intentó evitar la publicación de las hojas sueltas, pero no pudo hacerlo legalmente, por lo que lo intentó confidencialmente a través de su hermano. Al no estar ya en el cargo confiesa más libremente: “Algo había de verdad en todo esto”⁴³⁶.

El conflicto parece decidirse cuando contestaba, a petición del Gobernador y refrendado por la mismísima Reina mediante Real Orden, a la protesta elevada a la mesa electoral. Que había nacido en España, lo que era suficiente para ser considerado español. Además, indicaba que había ganado vecindad, ya que solicitó en el 1853 la nacionalidad española. Argumentaba finalmente precedentes en casos similares, para avalar su condición de español.

Pero los argumentos jurídicos no son los únicos empleados, el llamamiento a los sentimientos, con mayor o menor carga oratoria y con el uso de argucias dialécticas poco escrupulosas, es empleado por cada uno de los bandos. Así, se llega a argüir en el acta notarial anteriormente referida: “que es necesario apelar a un extranjero para que desempeñe tan alta y noble misión, y á un extranjero que según ha publicado el Excmo. Sr. D. José de Salamanca, y hasta hoy no se ha desmentido, ha sido la rémora para que se haga el ferrocarril de esta provincia”⁴³⁷. Esta referencia a la enemistad entre Loring y Salamanca, la justificaré más adelante. A lo que el *Avisador Malagueño* contesta incrédulo, defendiendo al benefactor

⁴³⁶GUEROLA, A.: *Memorias del gobernador...*, p. 1404.

⁴³⁷ADE caja nº 133, doc. (1.29), VARIOS ELECTORES: *Al público de Málaga*, Málaga, 4-11-1858.

malagueño⁴³⁸. Unos resaltan lo poco patriótico y lo injusto de eximirse para el servicio militar o la exención municipal cuando le conviene argumentando la condición de americano. Otros lo hacen de su condición de preminencia social y replicando que no quiso sacar la Real Orden que le amparaba frente a los que le acusaban de extranjero por pura caballerosidad. Como conclusión hace un llamamiento al Congreso para que éste decida⁴³⁹.

Al finalizar el año tuvo lugar un debate parlamentario en el Pleno que tuvo como protagonista Loring, aunque no interviniera. Se trataba de la *Discusión de la aptitud legal del Sr. Loring para haber sido elegido diputado por el distrito de la Alameda en la ciudad de Málaga*⁴⁴⁰. Tuvo como defensor a Antonio Cánovas del Castillo, y como detractor al diputado Figuerola. La defensa de Cánovas del que se consideraba amigo, fue apasionada. Los argumentos de Cánovas fueron contundentes y basados en el artículo 1º de la Constitución Monárquica, en el que se reconocía que para ser español, había de haber nacido en España y haber adquirido vecindad española. El primer requisito estaba demostrado con la misma partida de nacimiento disponible en el expediente del diputado. El tema de la inscripción se justificó a partir del 1853, año en el que se borró del libro de extranjeros. Al no figurar como tal, Loring era español a todos los efectos.

⁴³⁸ *El Avisador Malagueño*, 23-10-1858.

⁴³⁹ *Avisador Malagueño*, 7-11-1858.

⁴⁴⁰ DSC 9-12-1858, a continuación, lo cito reiteradamente.

El argumento que el diputado Figuerola había empleado respecto a su exención del servicio militar y de pagar cargas concejiles no era válido. Reclamó ese derecho antes de 1853, cuando era extranjero, pues así lo había decidido por él su padre, quien disponía de su patria potestad. Figuerola había replicado que la petición de exención de cargas se había producido teniendo Loring mayoría de edad, pero antes de borrarse en el registro de extranjeros. Cánovas contestó que aún era extranjero y por lo tanto estaba exento. Como quiera que el tema políticamente pudiera quedar en el aire, sacó a relucir la generosidad del diputado, cuando apenas había pasado un año de su españolidad. Las donaciones a farmacias para pagar todas las medicinas contra el cólera a las familias pobres. Hay que recordar que aquel acto caritativo le valió el marquesado y el prestigio social de sus vecinos, quienes según Cánovas, por ello le votaron casi unánimemente. Figuerola apenas se defendió, argumentando que nunca había dudado de las cualidades morales del Sr. Loring. En esa intervención parlamentaria los progresistas se retiraron a tiempo, ante la posibilidad de que el asunto pudiera llegar a un duelo, por ello no pusieron en cuestión la honorabilidad del diputado, y así lo indicaron explícitamente⁴⁴¹.

⁴⁴¹DSC 9-12-1858.

Las elecciones de 1858 y los caciques malagueños

Voy a utilizar las elecciones a diputados de 1858 como ejemplo para analizar el comportamiento de las elites políticas locales frente al hecho electoral en Málaga, poniendo de manifiesto que el caciquismo no fue un fenómeno exclusivo de la Restauración. Jorge Loring presentó su candidatura en la Alameda, como siempre hizo a lo largo de su carrera política. En el otro distrito electoral de la capital, La Merced, Cánovas lo hizo como candidato ministerial. Guerola le da condición de personaje importante de la Unión Liberal y amigo del General O'Donnell, atribuyéndole gran relevancia en la Dirección de la Administración⁴⁴².

El ministro de la Gobernación era Posada Herrera, quien junto a Cánovas eran los jefes de Guerola. Entre la múltiple correspondencia que estableció el gobernador con Cánovas, destaco un párrafo que define la íntima relación que mantenía con Loring: “Me basta saber que usted es amigo de nuestro excelente Jorge para creer cuanto me dicen acerca del acierto conque usted gobierna”⁴⁴³. Guerola establece el origen y objeto de la política: las elecciones a diputados a Cortes, y dentro de estas, su primer escalón era la “rectificación de listas”. En ellas, los partidos y las individualidades presionaban para que dominaran sus candidatos. En un sistema censitario en el que los votantes eran una minoría, cualquier ligera variación podía suponer el triunfo electoral. El gobernador tenía la capacidad de admitir las modificaciones y los partidos presionaban a

⁴⁴²GUEROLA, A: “Memorias del gobernador...p. 1357.

⁴⁴³*Ídem*, p. 1363. Referencia que se prolonga hasta final de párrafo, pp.1379-1385.

conveniencia. Sin justificación alguna, el Gobernador protegía a los designados por Madrid. Un ejemplo de presión en la rectificación de listas, fue la de López Domínguez, hostil a Cánovas en Coín. Esa presión iba en la dirección de intentar disminuir los electores en ese municipio donde era minoritario, y favorecer el incremento de los de Marbella de donde procedía y tenía más partidarios.

Cuando llegaron las elecciones, Cánovas se presentaba como candidato oficial en Coín y La Merced, venciendo sobradamente en ambos distritos. En el de la Merced tuvo como contrincantes a García Briz (progresista puro) y José Antonio Rute (moderado). Cánovas tenía muchos amigos entre los progresistas que llevó a la Unión Liberal, el resto quedaron como progresistas puros.

El mayor problema lo tuvo el Gobernador con el Marqués de Salamanca, que había sido diputado por la Merced en varias ocasiones. Aparecieron hojas sueltas argumentando, que la razón por la que Salamanca no se presentaba como candidato era a causa del ferrocarril, ensañándose con Jorge Loring. Esta fue la causa de la ruptura de relaciones entre Salamanca y el diputado malagueño. Pero la verdad del conflicto estaba en que no se había contado con Salamanca para el arreglo de la candidatura, acusando de ello al Gobernador. Loring recibió una carta de Salamanca en la que le acusaba de oposición a sus pretensiones, a Guerola lo presentaba como su enemigo. Según el gobernador, esta pelea entre iguales fue causa del retraso del ferrocarril y acusa a Salamanca de no interesarse por nada de lo malagueño. Indica que al poco de salir de

Málaga se reconciliaron⁴⁴⁴. En este caso fue el marqués quien actuó como cacique local a la hora de elegir candidato, y optó por su amigo Cánovas; en contra del que representaba al anterior periodo, Salamanca. Como hemos visto en el tema del ferrocarril, finalmente acabó Salamanca como socio de Loring en el asunto de la compra de la línea de Granada a Bobadilla.

En Vélez Málaga el cacique era Juan Nepomuceno Enríquez, que en estas elecciones dejaba como sucesor a Gabriel Enríquez, sobrino suyo. El alcalde nombrado y protegido de Nepomuceno, Juan Giner, le presentó oposición, la cosa se enconó de tal manera que pudo acabar en duelo. Guerola lo suspendió, para que pudiera ganar el ministerial: Gabriel Enríquez. En Antequera, la desavenencia entre la aristocracia predominante, hizo que ganara Francisco de Paula Márquez, cacique de Álora (distrito adjunto); los progresistas representados por la familia Aguilar poco pudieron hacer en la contienda. En Torrox ganó sin problema Martín Larios y en Ronda-Gaucín la familia Ríos Rosas. En Archidona se produjo la única derrota ministerial, pues se presentó el literato Juan Varela, frente al potentado Lafuente Alcántara que fue derrotado por corto número de votos. Varela dimitió al fin, humillando más si cabe a Lafuente. De la correspondencia de Guerola se aprecia el papel de defensa del ministerio del gobernador, pero a su vez era el vehículo de comunicación con los caciques locales (los amigos de los que habla Guerola) en los que por esas fechas tiene mucho que ver también Loring. Como amigo de Cánovas,

⁴⁴⁴GUEROLA, A: “Memorias del gobernador...”, p. 1386.

comparte la misión junto al Gobernador de asignar los candidatos ministeriales que en todo caso triunfarán, salvo en Archidona como ya he dicho⁴⁴⁵.

Las elecciones de 1863 se presentaron con un espíritu unificado en la capital. Cánovas y Loring figuraban como fijos, presentándose de nuevo por los distritos de la Alameda y la Merced. No así en la provincia, donde la contienda estaba garantizada⁴⁴⁶. La legislatura abarcó dos años (4 de noviembre de 1863 a 23 de junio de 1864). En el índice del diario de sesiones solo aparece su presentación, proclamación y la jura, no figurando actividad alguna. Igual ocurre con la legislatura 1864-1865. En ese periodo se puede confirmar su pertenencia a la Unión Liberal, como así lo sugiere las cartas de recomendación enviadas al entonces Ministro de Gobernación José Posadas Herrera (1865)⁴⁴⁷. La sanción definitiva la deducimos de la inclusión de ambos en el mismo grupo de Unión Liberal junto a Cánovas, López Domínguez, Romero Robledo, Heredia en *La Correspondencia de España*⁴⁴⁸.

Una carta indiscreta

Nos hemos referido, al comienzo de este capítulo, a una carta de Jorge Loring a su gran amigo Joaquín Ferrer, aquel que cita Guerola como

⁴⁴⁵ GUEROLA, A: “Memorias del gobernador...”, pp. 1379-1427.

⁴⁴⁶ *La Correspondencia de España*, 10-9-1863 y el 12-12-1863. Confirma la elección de Cánovas y Loring en Málaga capital.

⁴⁴⁷ Archivo Histórico de Asturias (AHA), Fondos José Posada Herrera, Caja 1Documento 1401_9, LORIN, J., *Carta de recomendación a D. José Posada*, varias fechas, Málaga.

⁴⁴⁸ *La correspondencia de España*, 25-11-1864.

jefe del partido, haciendo alusión de lo poco que le interesaban los asuntos públicos. Redunda en el tema, en la misma misiva aludiéndose:

Aunque creo en efecto, que siguiendo las máximas de usted, cualquier persona de buen sentido puede hacer un papel decente en el Congreso – le aseguro que no soy yo el llamado para ese camino y puede usted estar cierto de que no abriré el pico sino cuando sea de todo punto imposible callar⁴⁴⁹.

No sabemos si era una pose, pues como ya indiqué anteriormente, se aplicó mucho para permanecer en el Congreso. Lo que sí es cierto que no fue un diputado hablador, pues intervino poco en la tribuna de oradores. En todo caso refleja su sentir ajeno a la política. Él entiende su papel en las Cortes como técnico, no como político, como veremos más adelante en sus pocas intervenciones parlamentarias.

Lo reitera el propio gobernador Guerola, aludiendo a las amistades de Loring y en el propio Gobierno que le apoyaba a sus candidaturas políticas, aunque el poemilla de Granés le da otro gracejo: “bien relacionado con Cánovas del Castillo y colorín colorado”⁴⁵⁰. Fue amigo íntimo de Cánovas del Castillo, quien frecuentaba sus tertulias en la finca de la Concepción en Málaga o en su palacete de calle Alcalá de Madrid. En la citada carta le comenta, con la misma intencionalidad, a su amigo: “A pesar de que en efecto los que mandan hoy son los mejores amigos que tengo por

⁴⁴⁹ Archivo particular de Jorge Benthem y Olga Mendoza, LORING, J: *Carta de Jorge Loring a Joaquín Ferrer.*, Málaga, 2-2-1859. A la que también me refiero en el siguiente párrafo.

⁴⁵⁰ MORALES, M.: “Loring Oyarzábal... p.156.

aquí, no sé cómo sucede, pero ello es que saco poco o nada”⁴⁵¹. La expresión podría entenderse que se refiere a la Málaga que representa como diputado; y ésta no es otra que la de los intereses de la aristocracia comercial de la Alameda⁴⁵², distrito por el que fue elegido por segunda vez. Otra interpretación más directa, como la que sugiere la expresión “saco poco o nada”, sería la de obtener beneficios personales. En todo caso, expresa con sinceridad brutal sus objetivos en la Cámara. Respecto a que eran sus amigos quienes gobernaban en Madrid, está confirmado pues la Unión Liberal ya se encontraba asentada en el Gobierno y Cánovas del Castillo figuraba como ministro y hombre de confianza de O’Donnell.

Otro tema que saca a la luz esta carta corresponde a una operación, organizada por Martín Larios en Coín, para aupar políticamente a favor de Llera, para ello colabora con Bárcenas. Coín era un distrito donde el general López Domínguez ejercía su cacicato (por aquel entonces participaba en la Unidad Liberal), fue elegido por esa circunscripción en diez ocasiones.

Lo que me dice Vd. respecto a que G.....cio u Larios unidos trabajan en Coín a favor de Llera lo he sabido también por otros conductos y también se con certeza que los colaboradores hoy en esa empresa son Larios, Bárcenas y G.....cio... se entromete en un distrito que Cánovas desea cultivar, faltando a todas las consideraciones que se deben guardar en tales casos aun entre gente que no tienen tales relaciones, faltándole a Cánovas y faltándome a mí⁴⁵³.

⁴⁵¹ Archivo particular de Jorge Benthem y Olga Mendoza LORING, J: *Carta de Jorge Loring a Joaquín Ferrer*, Málaga, 2-2-1859.

⁴⁵² Expresión muy habitual en el gobernador Guerola.

⁴⁵³ Archivo particular de Jorge Benthem y Olga Mendoza, LORING, J., *Carta...*, Málaga, 2-2-1859.

La intromisión en un distrito que no es el suyo, es considerada por Loring como afrenta personal, echándole en cara de cómo Cánovas le apoyó en su distrito (Torrox) en el 57 y se nombraron los alcaldes según su criterio. Era una práctica caciquil de reparto y nombramientos, por supuesto para nada cuentan los electores, que tenía sus propias normas territoriales y Martín Larios las había transgredido. Y todo ello, para proteger la construcción de un carril en Marbella para el que resultaba imprescindible la intervención de Serrano en el Senado. (Ya vimos la protección de éste a Domínguez): “el sacrificio que yo hago en apoyar en lo poco que valga en la sección de Marbella a López, es porque he de necesitar y necesito del General Serrano aquí para la cuestión del Carril de ho--- porque en cuanto votemos el proyecto de ley en el Congreso necesito que el General Serrano haga en el Senado el mismo papel que yo he hecho en el Congreso”⁴⁵⁴. Se aprecia claramente las relaciones entre los cacicatos locales y la política madrileña, cómo se establecen las relaciones de dependencia y de apoyo mutuo; pero también de competencia y enfrentamiento: “pero si la lucha se entabla, no seré yo más el amigo ni el compañero de D. Martín O el de “Carlitos” (que en esto ambos van juntos)”⁴⁵⁵.

Mención aparte merece este último párrafo. A Jorge Loring en estas fechas le une estrechos lazos comerciales con la familia Larios, especialmente el Banco de Málaga y el Ferrocarril Córdoba- Málaga. Concretamente, para la adjudicación del ferrocarril a Málaga a Jorge, Martín Larios le tuvo que aportar la fianza para concretar el trámite administrativo

⁴⁵⁴ Archivo particular de Jorge Benthem y Olga Mendoza, LORING, J., *Carta...*, Málaga, 2-2-1859.

⁴⁵⁵ Idem.

de la concesión. Previamente se había iniciado la formalización de una sociedad por acciones en la que figuraban ambos vértices del triángulo de poder malagueño. Respecto al Banco de Málaga, aparecen Martín Larios y Joaquín Ferrer y Escovar en la dirección de la sociedad, actuando de conciliarios Jorge Loring y Tomás Heredia⁴⁵⁶.

No falta en la misiva la alusión a peticiones de colocación y favores personales, aunque en esta ocasión Jorge se muestra precavido: “Que se convenza la gente de la verdad, y es que el sacar destinos, aunque miserables, es cosa difícil aquí para todos, y para mi tal vez más que para otros”⁴⁵⁷.

Loring se consolida pese la vuelta de los moderados

Después de la caída de O'Donnell, los moderados volvieron con su espadón Narváez a la cabeza, apoyado por la Reina. El retraimiento que provocó en los progresistas por su falta de acceso al poder les llevó a posturas claramente conspirativas, que cristalizaron en la alianza de estos con los unionistas. Tras el triunfo cuartelero se aprobó la ley electoral de 1865. Ésta supuso el mantenimiento del sistema censitario suavizado con una reducción a 200 reales la cuota para votar y el abandono de los distritos uninominales, dividiéndose la provincia de Málaga en tres demarcaciones territoriales: Antequera, Málaga y Ronda. A pesar de ello, los progresistas no abandonaron su retraimiento hasta el pacto de Ostende

⁴⁵⁶ADE Caja nº 55, doc. (1.3), *Memoria del Banco de Málaga, incluye el primer balance oficial*, Málaga, 3-4-1858, p. 138.

⁴⁵⁷Archivo particular de Jorge Benthem y Olga Mendoza, LORING, J., *Carta...*, Málaga, 2-2-1859.

de 1866, que condujo al triunfo de la “Gloriosa” y al decreto de 9 de noviembre de 1868.

En la Tabla 14 se puede apreciar el incremento de electores en el primer distrito de Málaga, pasando de 606 (año 64) a 2238 (año 65), aumentando ligeramente la participación electoral con un 56% de votantes. Loring fue elegido en 1865 por 1.162 votos a pesar de no llegar al cien por cien de los votantes, como en las anteriores contiendas electorales del periodo. Dos años después, mejoró la concurrencia en la Alameda, llegando al 62% de participación, bajando el porcentaje de Loring al conseguir tan solo 58% de los votos. Esto se debió a que se presentó otro candidato por su distrito, cosa que no había ocurrido en las anteriores elecciones.

Loring tuvo una doble intervención en los plenos del Congreso en 1867, rompiendo su silencio tan tenazmente logrado. Lo hizo en primer lugar, el día 14 de mayo, el parlamentario Gisbert le hace un ruego al Ministro de Fomento, al respecto de la necesidad de importar trigo extranjero ante la falta y consiguiente carestía del trigo en determinadas provincias. El ministro Orovio le contestó que debido a la mejora climatológica por lluvia de los últimos días esperaba que los precios bajasen. Objetó el diputado, exponiendo la situación en las provincias de Sevilla, Almería, Murcia y Málaga. A ello argumenta Orovio que como hay provincias con exceso de grano y un precio muy inferior, ha acordado con la compañía ferroviaria una bajada del precio del transporte, para poder

trasladar el trigo desde las provincias del Norte al Mediodía. En todo caso da la sensación de que el ministro rehúye la contestación, objetando que se está recogiendo información en el Ministerio⁴⁵⁸.

En ese momento fue cuando intervino el Marqués de Casa Loring en pro de la reclamación de Gisbert, replicando que en tres provincias ha llegado el precio del trigo a los niveles que recogía el decreto para justificar la importación del extranjero. Para potenciar su discurso afirma: “Yo sé de una provincia productora donde en efecto hay grandes existencias; pero donde las autoridades no consienten que se exporte a otras provincias”⁴⁵⁹. Para concluir su disertación acudió a un ejemplo que constituía un atentado a la libertad de comercio, contó que en un pueblo de Extremadura un comprador de trigos había tenido que esconderse ante las amenazas sufridas: “el comercio no está libre para esa especulación; falta seguridad para dedicarse a él con completa seguridad”. Toda una declaración de defensa de su liberalismo, con el que entrará en contradicción cuando su interés se lo exija, por ejemplo, en las adjudicaciones ferroviarias.

El ministro, ante el atentado a los principios liberales básicos del libre comercio, sentenció que descubrirá la verdad y hará que recaiga sobre él todo el peso de la. A pesar de ello, y del hecho grave de que algunas provincias no tengan grano afirma:

⁴⁵⁸*La correspondencia de España*, 5-6-1867.

⁴⁵⁹DSC nº 25, 14-5-1867, p.257.

es muy respetable consideración también para el país el que las provincias productoras de trigos que contribuyen con grandes sumas al Estado, no sean protegidas en los términos que las leyes marcan y determinan... Para que así se valore el expediente de Málaga y a la vez los grandes intereses comprometidos en que no se abran los puertos a trigos extranjeros sin que la necesidad esté demostrada⁴⁶⁰.

Evidentemente Loring defendió la importación de trigo del extranjero, frente al Gobierno que lo hizo de los intereses cerealísticos castellanos. Es posible que utilizara sus intereses de cara a la importación de trigo extranjero, o los generales de los malagueños en una situación de desabastecimiento. Se sabe que en 1876, era productor en Guadix⁴⁶¹.

El otro debate en que intervino, tuvo lugar en el Pleno de los Presupuestos del 8 de junio. La discusión poseyó un carácter eminentemente técnico-económico, a través del cual defendió que las previsiones de ingresos que hacía el Gobierno en los Presupuestos eran excesivamente optimistas, por lo que preveía un aumento del déficit público. Para ello hizo una suposición según los resultados del ejercicio anterior, mientras el Gobierno lo hacía de la media de los tres últimos años; Loring consideraba que la tendencia era decreciente en cuanto a ingresos por lo que el cálculo del Gobierno era optimista. Para ello se basaba en los ingresos obtenidos en tabacos, sales y loterías, además de los productos de desamortización.

⁴⁶⁰ *Ídem.*, p. 258.

⁴⁶¹ ADE caja nº 151, doc. 39.3. LORING, Manuel: *Carta comercial dirigida a su padre*, Hernan Valle, 11-10-1876.

Le contestó el representante de la Comisión Sr. Concha, repitiendo el argumento plurianual. Fue entonces cuando ocurrió la anécdota, al reclamar “lo poco que se le ha podido oír desde este sitio”, posiblemente debido a la falta de costumbre del malagueño de intervenir en los plenos. Con pocos argumentos terminó pidiéndole a Loring un acto de fe. Viendo que la argumentación había quedado corta, reclamó que la tendencia en el año actual era en alza respecto a aduanas, basándose en la mejor represión del contrabando. Loring no estaba de acuerdo con ello, defendiendo que la tendencia estaba en recesión, y que ya el año anterior se cuestionó el descenso del fraude por represión del contrabando por parte del Ministro de Hacienda sin que se confirmara la mejoría⁴⁶². Debate técnico-económico en el que el empresario parece desenvolverse con soltura, y que le confirmó en su papel de especialista empresarial en el ambiente del Hemiciclo. Se aprecia, tanto en el tono como en el núcleo del debate, una actitud de oposición al Gobierno, en ese momento moderado.

4.3 Málaga convulsa. (1868-1874)

El triunfo de la “Gloriosa”, tuvo a Serrano por tierra (batalla de Alcolea) y a Prim por mar, a sus máximos cabecillas. Este último, recorrió los principales puertos mediterráneos (entre los que se encontró Málaga) anunciando “La Gloriosa”. La revolución fue fruto de la confluencia de toda

⁴⁶²DSC nº 44, 8-6-1867, pp.644-649.

la oposición anti isabelina formada por progresistas, demócratas incluso unionistas. La revolución generó el Sexenio Revolucionario, que como ya he indicado, supuso la ampliación de la base electoral, de los derechos individuales y demás valores democráticos. Pero no logró sofocar los múltiples conflictos sociales que padecía el país, ya arrastrados del periodo isabelino.

Un memorándum del 19 de noviembre de 1868 enviado por el ministro Lorenzana a sus embajadores, refleja la posición gubernamental. Respecto a Isabel II, justifica su exilio acusándola de incumplir el pacto con el pueblo, sellado en la Guerra de Independencia. Exalta la soberanía nacional popular. El Gobierno defendía: la libertad religiosa, el sufragio universal y el resto de las libertades. En el sentido contrario: acabó con las juntas y refrenó el “abuso de la autoridad”. Era el final de la revolución, “una casi dictadura sin dictador”⁴⁶³.

Tras la revolución de 1868 adquiere madurez el republicanismo, mayoritariamente federal. Para los republicanos federales, la república era lo contrario a la monarquía, y estaba unida a la descentralización y a la secularización. Propuesto por Prim, es elegido por las Cortes un monarca extranjero (Amadeo I), precedido por el asesinato de su mentor. En las primeras elecciones para diputados, triunfó el Gobierno provisional, mayoritariamente monárquico. El problema surgió cuando un grupo de republicanos descubrieron que ni el sufragio universal, ni el derecho de asociación les llevaban al poder. Decidieron lanzar la idea de la revolución

⁴⁶³LAFUENTE, M.: *Historia General de España*, TOMO 24. Barcelona. Montaner y Simon, pp. 2-22.

popular espontánea, iniciándola con las revueltas militares en toda España, auspiciadas por los “intransigentes” de Málaga y Cádiz⁴⁶⁴.

En Málaga, la secuencia de los acontecimientos se inició en septiembre del 1868, después de conocerse los sucesos de Madrid y Cádiz. Progresistas y demócratas formaron en la capital la Junta Provisional repartiéndose armas entre la milicia popular. La Junta la presidía el progresista Joaquín García Segovia y la componían demócratas y progresistas, entre otros: Pedro Gómez Gómez, futuro alcalde de Málaga y los que después fueron diputados, Antonio Luis Carrión, Eduardo Palanca Asensi. Hubo unos primeros meses de exaltación radical, con una Junta de Gobierno presidida por Eduardo Palanca Asensi, quien después del triunfo electoral en las municipales, consiguió el control del Ayuntamiento. Surgieron las primeras diferencias entre demócratas y progresistas, resolviéndose con la victoria de los primeros.

En octubre del 1868 se produjo el conflicto en la Industria Malagueña, originado por el despido de los obreros que intervinieron en los sucesos de septiembre, pero que acabó en reclamación salarial. Por esta causa declararon la huelga el día 20, la Junta no les concedió el derecho a ella (el republicanismo federal era partidario de la paz social y veía con desconfianza la conflictividad laboral).

⁴⁶⁴HENNESSY, C.A.M.: *La república federal en España. Pi y Margall y el movimiento republicano federal, 1868-74*, Aguilar, 1967, pp. 79-81.

Durante el primer día de la huelga las operarias de Industria Malagueña se concentraron frente a la casa de los Larios al comienzo de la Alameda, los carabineros acudieron y las dispersaron. Al poco tiempo, llegaron paisanos armados que dispararon a la fachada e intentaron forzar la entrada a la casa. Las mujeres de la familia Larios pasaron por los tejados a una casa vecina que estaba en obras. Los criados abrieron las puertas, entrando los manifestantes en la casa, quienes hallaron a Martín Larios, a su hijo Juan y a su sobrino Don Ricardo. Las milicias condujeron a los Larios a la Aduana, protegiéndoles de los improperios de la multitud. Allí permanecieron toda la noche a salvo⁴⁶⁵.

La Junta tuvo que emitir un comunicado desmintiendo que los carabineros hubieran disparado contra el pueblo. Ese mismo día Martín Larios hizo público a través de hojas volanderas, que debido “al disgusto de sus empleados”, subía el salario un 20%. Al día siguiente obreros de Industria Malagueña desmentían que hubieran intervenido en el asalto a la casa de los Larios. Defendieron su condición de demócratas y echaron la culpa a indeseables que ponían en peligro la libertad recién conquistada, agradeciendo el aumento de salarios. Los Larios permanecían en la cárcel de la Aduana, a las dos y media la abandonaron, dirigiéndose hacia las playas del Martinete⁴⁶⁶, donde embarcaron en el vapor Sthephanse que los llevó a Gibraltar. María Pía Heredia, refleja la memoria familiar de aquellos hechos:

⁴⁶⁵MORALES MUÑOZ, M.: *El republicanismo malagueño en el siglo XIX. Propaganda doctrinal, prácticas políticas y formas de sociabilidad*. Asukaría Mediterránea, Málaga, 1999.

⁴⁶⁶Se refiere a las playas de la Caleta, frente a la fábrica de azúcar del Martinete.

Cuando la revolución... hubo en Málaga mucho alboroto; fueron los revolucionarios a la casa de Martín Larios y se lo llevaron a la cárcel en medio de un griterío; pero un individuo que se apiadó de él aquella misma noche le arregló se saliera en un barco para Gibraltar... Y nunca más volvieron a Málaga don Martín y su mujer⁴⁶⁷...

Ese mismo día llegaba el Gobernador, Carlos Massa Sanguinetti, quien habló con el alcalde Pedro Gómez Gómez⁴⁶⁸ y la Junta, defendiendo el orden con el objeto de que no se repitieran los sucesos⁴⁶⁹. Tanto el Ayuntamiento como la Junta estarán siempre contra el movimiento obrero organizado y reivindicativo. Los Larios reaccionaron, como posteriormente en el 1872, abandonando la ciudad. También lo hizo la mayoría de la burguesía malagueña, entre otros Loring.

En octubre se promulgó el decreto de disolución de los Voluntarios de la Libertad y de las juntas de Prim. En Málaga, al no querer disolverse las milicias, se desencadenó la violencia entre el Gobierno y los

⁴⁶⁷HEREDIA Y GRUND, M. P.: *Memorias de una nieta de don Manuel Agustín Heredia*. Madrid, Rivadeneyra, 1955. p.42.

⁴⁶⁸**Pedro Gómez Gómez:** De padre médico liberal, se dedicó a la actividad mercantil. “era un representante de la burguesía comercial malagueña de filiación liberal y progresista. Perteneciente al Comité Provincial Progresista, fue elegido concejal en el 1867. Participó en la conspiración septembrina, acudiendo a París para entrevistarse con los generales conspiradores, conociendo a Ruiz Zorrilla. Primer alcalde de Málaga con la revolución. Durante su mandato, de 1869 a 1873, se intentó legislar para reformar las estructuras arcaicas de la institución... con el apoyo de los republicanos... De su época fueron una serie de mejoras urbanas... derribo de conventos y el cuartel de Atarazanas... y la traída de aguas a Torremolinos” Se dice que empleó su fortuna personal en el Ayuntamiento. En el 73 pasó a ser senador de la Asamblea Nacional. Tras el golpe de Sagunto, fue el enlace de Ruiz Zorrilla con Málaga durante la 1ª Restauración, recibiendo órdenes de él para organizar a los demócratas en Málaga, junto a Eduardo Palanca (representante de Salmerón). En 1895 con la escisión tras la muerte de Ruiz Zorrilla, los progresistas de izquierda se alinearon con Pedro Gómez Gómez junto a Lerroux. Defendió las posturas radicales golpistas, incluso en plena Guerra de Cuba. Su hijo (Pedro Gómez Cháix) dio continuidad política a la saga como republicano, en la Restauración, llegando como político hasta la II República. (ARCAS CUBERO, F.: *El republicanismo...* y MORALES MUÑOZ, M: *El republicanismo malagueño en el siglo XIX. Propaganda...*).

⁴⁶⁹*El Avisador Malagueño*, 21, 23 y 24-10-1868.

republicanos federales. Todo ello se vio agravado por la crisis de trabajo, la Junta para paliarlo había abolido impuestos y dado trabajo a los parados en nuevas obras públicas. El Gobernador al ocupar su cargo, promulgó nuevos consumos, estancos y paralizó las obras indicadas, lo que originó altercados en las calles. Los demócratas moderados se proclamaron republicanos federales debido a la actitud del Gobernador Civil Sanguinetti⁴⁷⁰. A mediados de diciembre hubo elecciones municipales con triunfo de los republicanos. Caballero de Rodas se dirigió a Málaga desde Cádiz, el alcalde accidental Pedro Gómez Gómez, Eduardo Palanca y otros se reunieron para negociar con Caballero, pero este se negó en redondo. Las milicias estaban divididas entre los progresistas de Lafuente que acataron al Gobierno y los republicanos federales, que fueron a las barricadas dirigidos por Gómez Gómez⁴⁷¹.

El 1 de enero de 1869 el General Caballero de Rodas desencadenó la batalla definitiva, totalmente desproporcionada entre los 8.000 hombres de Caballero, frente a cuatro batallones de la milicia malagueña. Al día siguiente la ciudad se presentaba llena de cadáveres. En mayo de 1869 tras la Proclamación de la Monarquía Constitucional de Amadeo I, Málaga se radicalizó, organizándose el Partido Republicano Federal. La disolución del Ayuntamiento republicano ordenada por el Gobernador, provocó

⁴⁷⁰HENNESSY, C.A.M.: “*La república...*”, p.67.

⁴⁷¹MORALES MUÑOZ, M.: *El republicanismo malagueño en el siglo XIX. Propaganda doctrinal, prácticas políticas y formas de sociabilidad*. Asukaría Mediterránea, Málaga, 1999.

alteraciones en las calles que originaron la disolución de los voluntarios de la libertad⁴⁷² y la declaración del estado de guerra⁴⁷³.

La Comuna de París (1871) provocó el pánico en la clase política y en los periódicos españoles, generándose un estado de opinión absolutamente contrario a ella y al posible contagio español. Ese ambiente llevó al triunfo electoral gubernamental y a la momentánea consolidación de Amadeo I⁴⁷⁴. En el Congreso de Diputados, los días 26 y 27 de octubre se debatía sobre la Asociación Internacional del Trabajo (AIT). Nicolás Salmerón y Alonso respondió al Gobierno, que defendía su ilegalización. Argumentó don Nicolás, que la Internacional supusiera peligro ni para la propiedad ni para la familia ni para la religión como proclamaba el Gobierno, defendiendo los derechos individuales. Valedor del reformismo social preconizó que los obreros se situaran a la izquierda de los republicanos, pero los obreros deberían esperar a estar instruidos para liberarse. Rebatidos todos los argumentos gubernamentales, le quedó la acusación de inmoralidad, que la consideró individual y por lo tanto le correspondía al poder judicial dirimirlo. En todo caso la defendía libertad de pensamiento, por lo que no había lugar a promover una ley que ilegalizara a la AIT⁴⁷⁵.

El día 3 de noviembre de 1871, Jorge Loring estaba en su escaño, y evidentemente aplaudió la intervención de Cánovas, donde dijo: “Es

⁴⁷²Los Voluntarios de la Libertad, o Milicia Revolucionaria, fueron tropas irregulares favorecidas por la Junta Revolucionaria de Málaga.

⁴⁷³MORALES MUÑOZ, M.: *El republicanismo malagueño...*, p. 45.

⁴⁷⁴PIQUERAS, J.A.: *Cánovas...*, pp. 161 y 162.

⁴⁷⁵MARTÍNEZ LÓPEZ, F.: *Nicolás Salmerón y Alonso. Discursos y escritos políticos*. Universidad de Almería. Almería, 2006, pp. 139-145.

imposible, señores, negar de buena fe que la Internacional es un foco de inmoralidad... que es el más grande peligro que haya tenido la sociedad humana⁴⁷⁶. En las réplicas y contrarréplicas con Cánovas, Salmerón le llamó reaccionario y doctrinario, le acusó de buscar la guerra social al impedir a los trabajadores la capacidad de intervenir en la gobernación del Estado. En ese momento Cánovas buscaba unificar las fuerzas conservadoras y lo encontró en la conspiración contra la propiedad, simbolizada por la AIT. El día 10 de noviembre se producían las votaciones: 191 votos favorables a la ilegalización de la AIT y 37 contrarios⁴⁷⁷.

Málaga noviembre de 1872

Entre los republicanos, Pi Margall lideró la postura federalista (benévolos), a partir de los postulados de Proudhon; frente al que se fue configurando un grupo revolucionario federalista minoritario, contrario al pactismo (los intransigentes). Es este grupo, el que se subleva en toda España el 24 de noviembre de 1872. Es entonces cuando desapareció el general Contreras, pasando a la clandestinidad⁴⁷⁸. Narciso Díaz de Escovar se refiere al general Contreras, que estaba en Cádiz, como jefe de la sublevación malagueña en sus *Efemérides Malagueñas*. El martes 26 la resistencia contra las quintas se convirtió en una insurrección para proclamar la República. Se produjeron combates entre los republicanos

⁴⁷⁶PIQUERAS, J.A.: *Cánovas...*, p.181 y 185, el resto del párrafo.

⁴⁷⁷*La Correspondencia de España*, 10-11-1871.

⁴⁷⁸**Juan Contreras y San Román** fue un liberal represaliado por Fernando VII, que tras seguir a Espartero en el 1841, lo hizo también con Prim colaborando en la sublevación del cuartel de San Gil en 1866. En el Sexenio pasó a las filas de los republicanos intransigentes y dirigió el alzamiento de noviembre de 1872. Al llegar la I República se puso al frente de la sublevación del cantonalismo de Cartagena teniendo una actuación decisiva en su triunfo. Cuando fracasó, se exilió a Orán.

(Lara y Estébanez) y el ejército⁴⁷⁹. Todo se basaba en las promesas incumplidas del Gobierno respecto a la reforma militar. Los enfrentamientos se mantuvieron del 28 al 30 de noviembre, el Gobernador decretó el estado de guerra y prohibió los derechos de asociación y reunión. El 1 de diciembre pedía el alcalde, Pedro Gómez Gómez, la vuelta a la normalidad⁴⁸⁰.

Sitúo geográficamente estos sucesos, para facilitar su comprensión. Málaga se encuentra enclavada en una bahía rodeada de montañas, se conecta hacia el norte con el interior a través del Valle del Guadalhorce, única salida natural hacia Antequera. Alhaurín de la Torre es el municipio más próximo a la capital, junto a Alhaurín el Grande y Coín situados todos ellos en el Valle del Guadalhorce, se localizan algunos los escenarios del relato revolucionario. Málaga capital abrazaba al puerto, quedando dividida de norte a sur por el río Guadalmedina. Al este se situaba la Málaga señorial, con la Alameda como eje principal urbano y centro físico y representativo de la hegemonía de la elite malagueña. Al oeste los dos barrios obreros que alimentaban de mano de obra las industrias de la zona, cuyas chimeneas se elevaban paralelamente a de sus playas. El Perchel tenía a calle Cuarteles como eje urbano, ya que conducía a los viajeros de la estación de ferrocarril hacia la Alameda. De la Alameda se accedía por

⁴⁷⁹MORALES MUÑOZ, M.: “La lucha social en Málaga durante el “Sexenio Revolucionario””. *Baetica* 6, 1983, p. 157

⁴⁸⁰ARCAS CUBERO, F.: *El republicanismo malagueño durante la Restauración (1875-1923)*. Córdoba, Aytº de Córdoba (Delegación de Cultura), 1985, p. 49.

calle Nueva hacia la plaza de la Constitución. Este es el ámbito geográfico donde ocurrieron fundamentalmente estos sucesos, paso al histórico.

El movimiento intentado el 24 de noviembre fue un total fracaso, que los republicanos benévolos condenaron. Estos justificaron su pacto con el Gobierno, argumentando que los fenómenos de las quintas y el carlismo se unieron por estas fechas frente a la Constitución de 1869, el régimen más avanzado entre los países constitucionales. Sin embargo, este tuvo las deficiencias democráticas de una monarquía constitucional; en la que, a diferencia de la parlamentaria, el rey tiene atribuciones ejecutivas y legislativas. Sagasta, ministro de gobernación usó las atribuciones del gobierno, como la capacidad de decretar el estado de guerra, resignando sus competencias en el gobernador militar. Esta nueva norma fue la que se aplicó para proclamar el estado de guerra en la Málaga de noviembre de 1872.

Los sucesos del 1872 narrados por el *Avisador Malagueño*

El día 26 de noviembre de 1872, no recoge el periódico los incidentes malagueños del día, tan solo referencias al ambiente general del país: Incidentes republicanos en Valencia, Zaragoza, Barcelona y en el Levante. Se informa de la Asamblea Federal Republicana celebrada en el Casino Republicano de Madrid, Pi y Margall y Salmerón actúan como hombres fuertes. Respecto a Andalucía: En Cádiz se rumorea de la llegada del general Contreras, Sevilla la recorre una manifestación de quintos y en

Linares actúan partidas republicanas. Por último, constata el comienzo de levantamientos carlistas en Cataluña⁴⁸¹.

A lo largo de los días 27 y 28, ya aparece en Málaga cierta información de los sucesos que ocurrieron la noche del 25; pero está intercalada entre otras noticias, como pretendiendo diluir su importancia. En la prensa malagueña dan un parco parte de heridos (que después se demostrará escaso) e indica que la barriada de la Trinidad estaba ocupada por civiles armados, mientras la Guardia Civil dominaba la Alameda y la Plaza de la Constitución. Nos facilita noticias de dos pasquines, que aparecieron firmados por el general Contreras. En ellos se declara en pro de la República Democrática Federal y contra la monarquía extranjera. Habla de la necesidad de reformas y termina haciendo un llamamiento a los españoles y a los soldados a las armas⁴⁸².

Fue el domingo 1 de diciembre de 1872, cuando por primera vez hace una visión global de lo ocurrido, intentando hacer un esfuerzo retrospectivo y recopilatorio. El día 24, domingo, se produjo la declaración de quintas de 40.000 hombres por parte de las Cortes, originándose resistencia activa por algunos mozos comprendidos en el sorteo en todo el territorio nacional. En Málaga, no hubo incidentes, pero se detectaron grupos por la noche en la plaza de la Constitución. El lunes 25, se concentraron los grupos en dicha plaza, leyéndose manifiestos y prensa republicana. A las siete, un inspector de orden público, arrebató a uno de

⁴⁸¹*El avisador malagueño*, 26-11-1872.

⁴⁸²*El avisador malagueño*, 26 al 30-11-1872.

esos grupos unos escritos, fue acorralado y golpeado por los amotinados. El policía para defenderse dio un tiro y huyó, pero tras una persecución fue abatido en el café La Loba. El Gobernador Militar se personó en la plaza de la Constitución, ordenando la retirada del herido por parte de la Guardia Civil, dejando un retén en dicha plaza. Debido a estas heridas murió a las 10 de la mañana del día siguiente. El grupo de civiles que llevaban al inspector, al llegar al puente de la Aurora fueron atacados, el fuego se generalizó, resultando herido un guardia y un paisano. En el Pasillo de Santa Isabel, varios amotinados la emprendieron con un agente de orden público, hiriéndole de tanta gravedad que murió al día siguiente⁴⁸³. El retén de la plaza de la Constitución fue sometido a la presión de los vecinos que pedían la liberación de los detenidos por los sucesos, produciéndose algaradas que continuaron durante la tarde. Se cerraron todos los establecimientos, incluidos el teatro Cervantes y el circo Atarazanas (en donde se encontraba Jorge Loring y el brigadier Salamanca, como veremos posteriormente)⁴⁸⁴.

El martes 26, corrió la voz de que detrás de la insurrección se encontraba el general Contreras, y que la dirigía desde Cádiz. Algunas columnas republicanas marcharon por la provincia en forma de partidas, aprovechando el malestar de las quintas. Se produjeron nuevas carreras en la plaza de la Constitución. El miércoles 27 continuó el estado de intranquilidad, aumentado por la falta del correo ferroviario, a causa del

⁴⁸³ ADE caja nº 305, doc. (3.10), DÍAZ ESCOVAR, N.: *Efemérides Malagueñas. La muerte del inspector*, Málaga, 27-11-1872.

⁴⁸⁴ *El avisador malagueño*, 28-11-1872.

asalto republicano al puente de Vadollano en Despeñaperros. Los primeros correos llegaron a última hora de la noche. El gobernador civil intenta posponer la medida de resignar en el militar, a pesar de los rumores.

El jueves 28, se produjo el acuartelamiento de la guardia civil y carabineros de la provincia en calle Compañía; en la Aduana se ubicaron fuertes retenes con artillería. A las 3 de la tarde, se construyeron barricadas en Pasaje Álvarez y calle Especiería, ocupando casas en calle Nueva; su intento de avanzar se vio cortado por el fuego de carabineros en calle Santa María. Se observaron incidentes en Puerta del Mar, Compañía, Puente de Tetuán y Puerta Nueva. Llegaron algunos individuos armados a la plaza de la Constitución donde una pieza de artillería les bombardeó. Todos los sublevados daban gritos de “Viva la República”. Se produce la esperada resignación de Borrell (Gobernador civil) en el Brigadier Salamanca (Gobernador Militar). La respuesta de la guardia civil hace que los revolucionarios se replieguen en los Pasillos del Guadalmedina, en los puentes de Tetuán y Santo Domingo y en la entrada hacia la barriada de la Trinidad. La artillería les hace fuego, primero desde la Alameda y después por la Aurora. También hubo incidentes por Olletas y Capuchinos. Sobre las seis de la tarde se acabó el tiroteo. Durante la noche la ciudad fue tomada militarmente, oyéndose disparos diseminados.

El viernes 29, continuó la ocupación militar de la ciudad, pero no se veía un alma en la calle. A la una de la tarde se declaró el Estado de Guerra, dando un plazo de 24 horas para que los civiles entregaran las

armas. Entre las cuatro y las cinco y media de la tarde se reanudaron las luchas en los mismos escenarios del día anterior, contestando el ejército con la artillería. Por la tarde una comisión del partido republicano radical se entrevistó con el brigadier Salamanca, expresando la preocupación de que bombardeara los barrios, el Gobernador les tranquilizó diciéndoles que aunque lo había estudiado no creía que debieran sufrir justos por pecadores. El Alcalde Pedro Gómez Gómez hizo un llamamiento al apaciguamiento.

El 30 de noviembre, sábado, continuó el pánico generalizado, lo que hizo que muchos vecinos abandonaran la ciudad. El gobernador militar publicó una proclama, echándole la culpa a doce desaprensivos que disparaban a la guardia civil. Pero que él ha preferido mantener la mayoría del ejército y la artillería fuera del conflicto, para evitar víctimas civiles. Informaba que había dos buques de la armada en el puerto, pero que no habían disparado. Amenazaba a la ciudadanía culpándole de complicidad con los levantados por pasividad, por lo que podían ser acusados de ello y juzgados como tales, animándolos directamente a la delación. Al final del día, el cronista afirmaba que la paz parecía volver a la ciudad. En Marbella debió de haber sublevaciones, enviándose fuerza por mar. Las partidas republicanas parecían batidas, entre las últimas, las de Sierra de Mijas. Resumen de bajas: 18 entre el ejército y 30 civiles, estimándose la mitad de ellos muertos⁴⁸⁵.

⁴⁸⁵ *El Avisador Malagueño*, 1-12- 1872.

El profesor Morales Muñoz nos cuenta el alzamiento desde la perspectiva del movimiento obrero, demostrando la participación internacionalista. Los dirigentes de la AIT repudiaban la posición republicana, defendiendo al sindicalismo frente a la intervención política. Ante la visita del representante internacionalista Nicolás Alonso a Málaga sus seguidores solicitaron al Ayuntamiento un local para reunirse, el ayuntamiento republicano lo denegó. Lo que originó una campaña de los internacionalistas contra los republicanos. Desde la otra posición, Fernando Garrido les acusó de “anarquizantes jesuitas”.

En esa discusión surge el alzamiento en armas republicano contra el Gobierno el día 24, con varios días de enfrentamiento. Concluyó con el encarcelamiento de más de 60 personas en Málaga y el destierro de líderes republicanos. Participaron a título personal diversos internacionalistas sin que la organización obrera se definiera.

En el periódico internacionalista *La Emancipación*, de 27 diciembre de 1872, se confirma esa participación, lo que inicialmente se creían un simple conato federalista, se convirtió en una sublevación. Andalucía, Valencia, Cataluña, Extremadura y algunas provincias del norte se alzaron con la bandera republicana federal. Demostrando la participación de internacionalistas, con la relación de muertos y heridos⁴⁸⁶. En un artículo

⁴⁸⁶MORALES MUÑOZ, M.: *El republicanismo malagueño...*, p.78.

del mismo profesor, asegura que igual sucedió en otras ciudades: “lo que parecía responder a una estrategia común”⁴⁸⁷.

La visión de Loring: Las cartas de Díaz Escovar⁴⁸⁸

Jorge Loring, en esas fechas concluía su mandato en el Congreso, España permanecía monárquica con un gobierno presidido por Ruiz Zorrilla. El ferrocarril Málaga-Córdoba no parecía ser el gran negocio que se preveía, y Loring continuaba dirigiéndolo. Éste residía con su familia en la Alameda, como descubren las cartas de sus empleados, aunque parece que un año después abandonarán la capital malagueña para instalarse en Madrid⁴⁸⁹.

Las cartas que incluyo en el Anejo 5 de esta tesis, iban dirigidas a Jorge Loring y reflejan la percepción que tuvo de esta sublevación popular la oligarquía malagueña. El primer informante, un tal Manuel, parece ser su hombre de confianza en Málaga, pues lo trata de amigo. En la misiva le comunica que las autoridades le consultan por asuntos del ferrocarril, envía dinero a Loring para su estancia en Córdoba, y emplea papel timbrado de la compañía. De lo que deduzco, que debía de ser la máxima autoridad

⁴⁸⁷MORALES MUÑOZ, M.: “La lucha política en Málaga...”, p. 353.

⁴⁸⁸ADE caja nº305, doc. (3.5), VARIOS AUTORES: *Documentos varios relativos a la insurrección ocurrida en Málaga en noviembre de 1872*, Málaga, noviembre de 1872.

Englobados en una misma nomenclatura en el Archivo Díaz de Escovar, nos encontramos con nueve documentos referidos a los acontecimientos ocurridos en Málaga en noviembre de 1872. Los he numerado para hacer referencia a ellos con facilidad, y sus transcripciones se han incluido en el Anejo nº5.1 de este trabajo. Ocho son cartas que empleados de confianza de Jorge Loring envían a éste para informarle de los motines republicanos que se produjeron en Málaga durante los días 26 y 27 de aquel mes. El último consiste en una transcripción de un telegrama enviado al gobierno civil de Córdoba por el gobernador de Málaga.

⁴⁸⁹Como sabemos por estas cartas residía en la Alameda en diciembre de 1872; en diciembre de 1874 Cánovas formó su primer gobierno restaurador, durante todo ese año el matrimonio Loring, participó activamente, en Madrid, en la conspiración Alfonsina palaciega. Es lógico deducir que a lo largo de 1873 cambió de residencia a Madrid.

ejecutiva de la empresa “Ferrocarril de Córdoba-Málaga” en esos momentos. El segundo remitente, llamado Antonio Barreras, parece actuar como secretario, y adopta una postura de mayor sumisión, parece eficaz. Por último, un tal José Gálvez, más relacionado con su ambiente familiar (un criado), se ocupa de enviarle maletas y enseres, que con la precipitación de la huida no pudieron llevarse.

Los sucesos del alzamiento republicano son descritos en las diversas cartas, ofreciendo información de ello a Jorge Loring. No difiere mucho de la narración del *Avisador Malagueño*, aunque aportan detalles de los rumores e informaciones de la repercusión en la provincia. La frescura de lo íntimo (de lo no público), de lo subjetivo, y la visión de los hechos que Loring y su familia tendrían; se resumirían de la siguiente manera: El día 25 Jorge Loring, que parece se encontraba en el teatro cuando los incidentes, debió sufrirlos en carne propia al oír los disparos y las voces en la plaza de la Constitución. Abandonó la ciudad con toda su familia cogiendo el tren hacia Córdoba, esa misma noche. Así lo refiere Manuel: “Tu partida que adelantaste... ¿en el teatro donde la presencia del Brigadier Salamanca media hora después de los tiros de la plaza nos tranquilizó?”⁴⁹⁰.

El día 26 unos amotinados republicanos marchan al medio día hacia Churriana y Alhaurinejo. Con posterioridad se sabe que llegaron a Alhaurín. También Álora se proclama republicana, así como Torremolinos. Mientras, en Málaga, se producen carreras por la Alameda y a la noche prenden

⁴⁹⁰ADE caja n°305, doc. (3.5), *Carta de Manuel a Jorge Loring*, relativa a la insurrección de Málaga en noviembre de 1872, Málaga, 26-11-1872.

fuego a un fielato⁴⁹¹ de madera existente cerca de calle Cuarteles, del que es testigo presencial Manuel. Por la noche se debieron embarcar los Larios hacia Gibraltar, aunque hay contradicciones respecto a los Heredia. El día 27 a las tres de la madrugada, en Alhaurín, cuando pretendían partir los republicanos hacia Coín, los alhaurinos abandonaron a los alzados. Quedando sólo los malagueños, por lo que decidieron marchar a la Sierra de Mijas para esconderse de la segura represión. Por fin se recompuso la vía de Córdoba a Madrid, pudiendo Jorge Loring llegar a la capital de España.

Se presentan algunas cuestiones que caben destacar de la lectura de las cartas: Hay indicios de disensión entre el Gobernador Militar (Brigadier Salamanca) y el Gobernador Civil (Borrell). Éste, para mantener su poder, no quería proclamar el estado de sitio, ello provocó el anuncio de Salamanca del envío hacia Córdoba de 400 guardias civiles. Parece que debió de ser un ardid del jefe militar para presionar al Gobernador Civil, confiando que los republicanos dieran un paso en falso al ver mermados los efectivos militares. Borrell mantuvo el mando al menos un día más, generando un gran caos, sin hacer resignación de su poder en el gobernador militar. Según nos narra, el mismo Manuel en una de las cartas:

⁴⁹¹ Los consumos era un impopular impuesto que grababa productos básicos (comer, beber y arder). “Se cobraba... en los fielatos, situados en las afueras de las ciudades y en las estaciones del ferrocarril, donde los vigilantes revisaban las mercancías” (MORENO LUZÓN, J., 1998, p 76).

El Comandante General... me pide le diga cuanto tiempo se necesitaría para disponer un Express que lleve cuatrocientos hombres ¡a Córdoba! Comprenda el mal efecto que me haría la pregunta: ... Por lo demás ¿Qué puede motivar que nos dejen aquí sin esa fuerza...? El tema es que esto envalentone la gente y tengamos ruido de madrugada. Se dice que Salamanca está muy inquieto con Borrell y más con Pedro Gómez⁴⁹².

Lo confirma Antonio Barreras en una posdata de la suya: “han surgido algún disgusto entre los gobernadores de esta provincia, y que el gobernador Salamanca ha determinado no sacar a la calle sus tropas hasta que Borrell resigne el mando declarando la población en estado de sitio. Yo no quiero creerlo”⁴⁹³.

El hecho cierto es, que al día siguiente, día 28, tras la salida del batallón de África para Córdoba, los republicanos atacan el gobierno civil, por lo que no le queda más remedio al Gobernador Civil que resignar su mando en el Gobernador Militar. Nos muestra un hecho significativo de lucha interna dentro del sistema, concretamente el intento de hegemonía entre gobernadores. Aparece con frecuencia en la bibliografía, motivado por la nueva legislación que contemplaba el tema de la resignación en el gobernador militar por motivo de orden público.

Las quintas, como argumento de los republicanos intransigentes malagueños para facilitar la sublevación popular. Así lo confirma Manuel en el documento 2 y Antonio Barreras en el 3⁴⁹⁴. M. Miró narra refiriéndose a

⁴⁹² ADE caja nº305, doc. (3.5), *Carta de Manuel a Jorge Loring*, relativa a la insurrección de Málaga en noviembre de 1872, Málaga, 27-11-1872, 10 de la noche.

⁴⁹³ ADE caja nº305, doc. (3.5), *Carta de Antonio Banderas a Jorge Loring*, relativa a la insurrección de Málaga en noviembre de 1872, Málaga, 26-11-1872.

⁴⁹⁴ *Ídem*.

Alhaurín: “ha sabido que la partida que en la noche del lunes salió de aquí al frente de la cual iba Uriarte ha quemado todos los documentos que había en el Ayuntamiento referentes a quintas...”⁴⁹⁵.

Otro motivo de conflicto se detecta el 27 de junio, cuando Manuel le escribe: “Creo que efectivamente has hecho bien en llevarte la familia y siento de veras que Heredia no te haya invitado”⁴⁹⁶. Sabemos que los Heredia y Larios se embarcaron, aunque solo tenemos certeza de que estos últimos acabaran en Gibraltar ya que Antonio Barreras se hace eco de que lo hicieron en un buque inglés, aunque vio a “Tomasito” (Heredia) de paseo por la mañana. Lo que podría indicar que no salieron hacia Gibraltar, sino que por la noche se escondían en el buque inglés para garantizar su seguridad personal.

Muchos fueron los detenidos por los altercados, que estuvieron encerrados en Gibralfaro. Por ellos pidieron clemencia los republicanos federalistas, pero el gobernador los mantuvo allí en espera de juicio. No llegó a celebrarse, pues tras la proclamación de la República fueron liberados. La llegada de la República fue acogida con aceptación tanto por parte del Gobernador Civil y el Militar, aunque tuvieron que sofocar los milicianos un levantamiento carlista del Regimiento de África de la capital. Se polarizó el partido republicano en sus diferentes corrientes: unitarios

⁴⁹⁵ ADE caja nº305, doc. (3.5), *Carta de M. Miró a Jorge Loring*, relativa a la insurrección de Málaga en noviembre de 1872, Málaga, 27-11-1872.

⁴⁹⁶ ADE caja nº305, doc. (3.5), *Carta de Manuel a Jorge Loring*, relativa a la insurrección de Málaga en noviembre de 1872, Málaga, 27-11-1872. Referencia que continúa en este párrafo.

(cimbrios) y federales, y estos últimos en moderados e intransigentes. Hasta tal punto, que la cúpula republicana federal formada por Palanca

Asensi, Ruiz Carrión y Solier, previno al alcalde malagueño mediante un telegrama, de cualquier “alteración que pudiera peligrar la República”. Hasta tal punto fue así, que la dirección republicana favoreció la creación del Cantón de Málaga, antes que lo proclamaran los intransigentes. Solier, como delegado del gobierno Central, reprimió con sus milicias a los intransigentes de Carvajal Reboul que pretendían la transformación social y hacerse con el poder en Málaga⁴⁹⁷.

4.4 En las Cortes de Amadeo I

Volvamos hacia atrás. Gracias al decreto del 9 de noviembre de 1868, se retorna al “sufragio universal masculino”, supuso la incorporación a la posibilidad de voto de un cuarto de los españoles. La provincia de Málaga quedó con tres circunscripciones y diez diputados (tres en Málaga, otros tres en Antequera y cuatro en Ronda). Loring no acudió a la cita electoral de 1869 de Cortes Constituyentes. Los gobernadores civiles se encargaron de destituir a los ayuntamientos no ministeriales, por lo que continuó la corrupción del voto propia del siglo. Esas elecciones

⁴⁹⁷MORALES MUÑOZ, M.: “La lucha social...”, *Beatica*, P. 354,

constitucionales, fueron promovidas por el Gobierno Provisional que encabezaba el General Serrano, que se manifestó partidario de la forma monárquica. El 6 de junio se promulgó la Constitución. Las Cortes designaron regente al General Serrano, y a Prim Presidente del Gobierno. De los diez escaños que le correspondían a la provincia de Málaga, en la capital dos de los tres asignados fueron republicanos, mientras que en la provincia triunfaron los candidatos de la coalición monárquica, con un solo candidato republicano en Ronda.

Al comienzo de la monarquía constitucional de Amadeo de Saboya, se convocaron elecciones en 1871, en las que sí participó Loring. Los republicanos hicieron una alianza *contra natura* con carlistas y moderados, lo que acentuó la división dentro de esa corriente. El Ayuntamiento republicano malagueño fue destituido por el Gobernador, nombrando adeptos al Gobierno. Las elecciones en Málaga capital dieron el resultado de un republicano y dos de la coalición monárquica-liberal (entre ellos Loring), esta formación consiguió todos los escaños en la provincia, salvo Vélez Málaga. Jorge Loring logró 3.642 votos, que supusieron un 50% de los votantes, representando la mayoría relativa más baja de todas sus participaciones (como se puede apreciar en la Tabla 14. Como fecha del alta en el Congreso figura el 24 de enero de 1872⁴⁹⁸. Su participación en esta legislatura aparece especialmente activa con respecto a otras anteriores. Se oyó su voz en el Pleno de Presupuestos, e intervino en dos Comisiones: “El Expediente de tabacos” y “La bonificación de mercancías

⁴⁹⁸DSC 24-1-1872, p.71.

extranjeras a Filipinas”. Todas sus intervenciones en el Pleno tuvieron un carácter técnico y se refirieron a asuntos hacendísticos.

Respecto a su intervención en el debate de Presupuestos, lo hace por alusión del Ministro de Hacienda, Moret y Prendergast, dentro de su disputa con el diputado de la oposición Ardanaz. Este último acusó al Gobierno de la forma de efectuar la rescisión del contrato con el Banco de París, animándole a denunciar el contrato y no cumplir las obligaciones que le imponía, pues consideraba que era ilegal. El ministro defendió que se habría de pagar la cláusula de rescisión del contrato con el Banco de París mediante bonos del Tesoro, ya que la comisión así lo proponía. El parlamentario de la oposición, argumentó en su favor la autoridad del Sr. Loring, al que el Ministro también invoca como amigo y como testigo en el debate.

Loring se ve obligado a intervenir: “Recuerda el Sr. Moret haberle yo dicho que consideraba preferible su proyecto de rescisión del contrato con el Banco de París a la continuación del mismo”. Replica que con ello, y cumpliendo las condiciones exigidas por el contrato, el Estado obtendría una ventaja de un 6 por ciento sobre los 480 millones. Ahora bien, aunque reconoce que hay argumentos para hacerlo sin indemnización, pues consideró que se hizo un contrato con transgresiones de ley —de lo que acusó al ministro— no lo promocionará, pues ese pleito “podría comprometer la buena reputación de nuestro país...Creo en resumen, que lo más conveniente es rescindir el contrato con el Banco de París... tal

como lo acepta la comisión de Presupuestos”⁴⁹⁹. Solución salomónica, que lo consolidaba como político avezado de prestigio, y como perito en materia económica dentro de la Cámara.

También fue nombrado para la Comisión de tabacos el 4 de julio de 1871. Junto a Loring figuraban políticos de la talla de Cánovas, Echegaray, Ríos y Rosas, Figueras y Nocedal, lo que confirma la importancia que se le daba al tema. Anteriormente, en la misma sesión, el Ministro de Hacienda (Moret) había solicitado la creación de la comisión que estudiara el tema, y que estuviera formada por todas las corrientes de la Cámara. El 11 de julio se publicó el apéndice nº 99 el “Dictamen de la mayoría de la comisión nombrada para examinar los expedientes sobre la contrata de tabacos”. La contratación se refería a dos expedientes, uno hacía alusión a los 473.000 kg de tabaco de Puerto Rico, ya adjudicado y que la comisión no encontró nada en contra de la legalidad de dicha adjudicación.

El segundo expediente era el más dudoso y el que concentraba el mayor interés, causa de que los primeros espadas políticos estuvieran en la comisión. Se trataba de la adjudicación de 11 millones de kilogramos de tabaco americano de Virginia y Kentucky concedido a los señores Ochen y Olavarría. El problema fue la multitud de ilegalidades que se cometieron en su adjudicación. El proceso fue el siguiente: tras dos subastas, ningún licitador cubrió el tipo impuesto por el pliego de condiciones. El Ministro de Hacienda decidió unilateralmente hacer una tercera subasta mediante concurso privado. Para ello se llamaron a los licitadores de la segunda

⁴⁹⁹DSC nº 81, 1-7-1871, pp. 2120-2121. Referencia que utilizo en los siguientes párrafos.

subasta, modificando el pliego de ella sólo en los plazos fijados, causa aparente del fracaso de las dos licitaciones anteriores. Acudieron cinco licitadores, uno de ellos fue rechazado por no recibir a tiempo la convocatoria, dos de ellos cumplieron todos los requisitos, pero eran los más caros, dos quedaron más bajos pero no cumplían los requerimientos del pliego de condiciones. El Ministro de Hacienda decidió adjudicárselo a los Sres., Cohen y Olavarría como mejores postores. Al redactarse el contrato se modificó el pliego de condiciones, redactado conforme a los requerimientos del contratista, modificándose no solo los plazos sino casi todo el articulado.

La comisión argumentó con detalle todos los defectos legales del procedimiento seguido, esgrimiendo fundamentos de derecho. Concluye que se infringió el Real decreto de 27 de febrero de 1852, por parte del Sr. Ministro al prescindirse de él, sin fundamento alguno administrativo. No se atreve la comisión en hacer una propuesta categórica. Se propone que el Congreso acuerde: 1º Que el Gobierno extreme el celo en el cumplimiento de la legislación vigente en materia de contratación de servicios públicos. 2º Que el contrato lo hace nulo en derecho, pero que debe proceder a su anulación o a su continuación. El dictamen viene firmado por Jorge Loring como secretario⁵⁰⁰.

El día 14 de julio de 1871 se procedió a la discusión del dictamen y la aprobación de la propuesta de resolución de la Comisión. A través del debate descubrimos que el Ministro de Hacienda era Moret y Prendegast,

⁵⁰⁰DSC Apéndice nº 99, de 11-7-1871, pp. 1-5.

quien acababa de dimitir; que en la Comisión, Echegaray había emitido un voto particular en contra del dictamen argumentando que ponía en cuestión la honorabilidad del Ministro, su amigo. Como quiera que el Presidente de la Comisión (Ríos Rosas) aclarara que no era la intención el emitir un voto de censura al Gobierno, ni al Ministro, ni cuestionaba la honorabilidad del mismo; Echegaray retiró su voto particular a petición de su amigo Moret. Por otro lado también intervino el Sr. Francisco Silvela⁵⁰¹ que se manifestó contrario a las ideas del Sr Moret pero que mantuvo la seguridad en la honorabilidad del exministro. Todos defendieron la honorabilidad de Moret que es en lo que se convirtió el debate, pero cuando ya había dimitido el ministro. Por lo demás el Pleno aprobó el dictamen de la Comisión sin modificarlo, pues fue un debate de honor cargado de sentido decimonónico, en el que no participó Loring.

La otra comisión en la que fue nombrado fue la de “Bonificación en Filipinas de mercancías extranjeras llevadas con bandera nacional”, que el Ministerio de Ultramar sometió a deliberación a Cortes el 17 de julio de 1871, al día siguiente se nombraba la comisión en las secciones, participando con Loring: Gamazo, Echegaray y Escosura⁵⁰². No vuelve a aparecer esa comisión en los DSC, por lo que no se celebró. Sin duda que la razón de ello fue que el 3 de octubre se decreta la suspensión de

⁵⁰¹Francisco Silvela y de Le Vielleuze (1843-1905), casado con Amalia Loring hija de Jorge Loring, futuro Presidente del Gobierno y en aquel entonces diputado primerizo a las órdenes de Cánovas del Castillo.

⁵⁰²DSC 18-7-1871, p. 2.794

sesiones debido a la dimisión del Ministerio y fue elegido nuevo presidente Práxedes Amadeo Sagasta⁵⁰³.

En la campaña de abril de 1872 se desgajó el Partido Radical de la mayoría gubernamental, aliándose con los republicanos federales y los carlistas. El amañó electoral fue previsto por la oposición que decidió retraerse, consiguiendo la coalición gubernamental el triunfo con Jorge Loring por el primer distrito de la Capital. Tras la caída de Sagasta, la búsqueda de una mayoría gubernamental llevó a Ruiz Zorrilla a convocar unas nuevas elecciones en agosto de 1872. No se presentó Loring, por lo que se le supone un buen olfato electoral ya que en la capital consiguen el pleno los republicanos, aunque en la provincia ganan los radicales.

4.5 De la Málaga republicana a la conspiración palaciega madrileña

Volviendo a la narración de Juan Valera, llegamos al 11 de febrero de 1873, fecha de la abdicación de Amadeo de Saboya. Como consecuencia se reunieron en sesión conjunta Senado y Congreso, y se proclamó la República⁵⁰⁴. Pasaron por la Presidencia del Poder Ejecutivo Figueras, Pi y Margall y Salmerón; acrecentándose los problemas con el carlismo y cantonalismo. Salmerón mandó a Pavía a Andalucía para sofocar el cantonalismo. Después de su dimisión ocupó su puesto Castelar,

⁵⁰³DSC 02-10-1871, p.2887.

⁵⁰⁴LAFUENTE, M.: Historia..., pp. 190 y 197.

que reprimió al cantonalismo. Quedó como único cantón independiente, Cartagena.

En Málaga se recibió con alegría la llegada de la República, pero con signos de preocupación de las autoridades. La noche del 11 de febrero el gobernador Carlos Burell redactó un comunicado propio, en el que se alegraba por la noticia, pero a continuación lanzaba una velada amenaza para conservar el orden público, llamando a la cordura de sus ciudadanos⁵⁰⁵. Por la mañana, grupos pacíficos con banderas y música recorren las calles, a la vez que otros armados lo hacían por los cuarteles, requisando fusiles, se habla de algunos carabineros heridos. El Gobernador Civil abandonó la Aduana mientras que el militar se trasladó al Castillo. El Ayuntamiento, presidido por Pedro Gómez Gómez, también llamó a la prudencia, para proteger los intereses mercantiles.

Se pudo comprobar la pluralidad de fuerzas republicanas: unitarios, federales benévolos y federales intransigentes. Se constituyen Juntas Revolucionarias y los Voluntarios de la Libertad. Fue el 2º Batallón de Voluntarios comandado por el intransigente Carvajal Rebull quien expulsó de Málaga a la Guardia Civil y al Ejército. También, desmontó los ayuntamientos de la provincia y forzó la dimisión del Gobernador Civil. En las elecciones a diputados a Cortes de mayo del 1873, fueron elegidos mayoritariamente por Málaga los federales benévolos o moderados. Estos

⁵⁰⁵ ADE caja nº305, doc. (4.2), DIAZ DE ESCOBAR, N.: *Antiguallas curiosas de Málaga y su provincia. La proclamación de la República de 1873*, Málaga, sin fecha. Continuamos con esa referencia narrando los sucesos.

hombres fueron los que dirigieron el particular desarrollo del cantonalismo malagueño⁵⁰⁶.

Se iniciaron en mayo los movimientos huelguísticos de los toneleros y campesinos, y el día 24, de Industria Malagueña. A causa de los nuevos reclutamientos, el 25 de junio comenzaron los enfrentamientos entre los federales intransigentes, liderados por Eduardo Carvajal Rebull, y las autoridades. Como consecuencia murió el alcalde republicano moderado Moreno Micó. Carvajal con el respaldo popular y de acuerdo con el Gobernador Civil, ocupó la Municipalidad. La burguesía local se apoyó en los benévolo, y decidieron adelantarse proclamando el Cantón Malagueño.

El 12 de julio fue elegido el unionista Salmerón como presidente, nombrando entre sus ministros a los malagueños Carvajal y Hué y Palanca. Francisco Solier fue designado Gobernador, destituyendo al Ayuntamiento a los intransigentes de todos los cargos. Se inició la represión de los intransigentes y del movimiento social⁵⁰⁷. El 18 de julio, Francisco Solier proclama el Cantón de Málaga, con el objeto de guardar el orden manteniéndose fiel al gobierno de la República. En la noche del 24 de julio, se produjeron enfrentamientos entre los partidarios del Gobierno de Salmerón y los intransigentes, con el resultado de tres muertos. El Gobernador dictó orden de detención de 23 intransigentes, ordenando la

⁵⁰⁶ARCAS CUBERO, F.: *El republicanismo malagueño durante...*, p. 51.

⁵⁰⁷MORALES MUÑOS, M.: *El republicanismo...*, p.89.

disolución del 2º Batallón de los Voluntarios⁵⁰⁸. La entrada de Castelar supuso un giro a la derecha en el Gobierno, y el apoyo a la intervención de Pavía, quien entró en Málaga sin pegar un tiro. Se declaró el estado de guerra suspendiéndose las garantías constitucionales. El Gobernador militar se hizo cargo de la situación nombrando al Ayuntamiento y la Diputación.

No he encontrado referencias que indiquen la actuación de Loring ante la proclamación de la República y el cantonalismo malagueño de 1873, salvo su abstinencia electoral. Su comportamiento debió de ser similar al adoptado en noviembre de 1872. Actuaría como el resto de la aristocracia de la Alameda, abandonaría Málaga. Pero su condición de director del Ferrocarril Córdoba a Málaga le obligaba a mantener un contacto diario con sus subordinados a través del telégrafo o el correo. Ya he relatado cómo la compañía pasaba dificultades financieras. El sindicato empresarial ferroviario continuó con sus reclamaciones de indemnizaciones por los procesos revolucionarios del 1868, y Loring estuvo involucrado en ello. Debieron ser continuas las visitas a las obras del ferrocarril Córdoba-Belmez y Granada Bobadilla de las que era director. La primera, se inauguró en 1873, la línea a Granada lo hizo un año después. Loring mantuvo durante la I República su actividad empresarial, debiendo observar una gran afección al ferrocarril.

⁵⁰⁸ ADE Caja 305, doc. (4.20), DÍAZ DE ESCOVAR, N.: *Antiguallas curiosas de Málaga. El 25 de julio de 1873*. Málaga, 25-7-1873.

Sabemos que en 1874 Loring se encontraba en Madrid, varios autores se refieren a la actividad conspiratoria del matrimonio Loring en la capital. Mientras que el General Serrano y después Sagasta defendían la ficción de una República unitaria, Antonio Cánovas del Castillo, preparaba el advenimiento Alfonsino. Los Loring colaboraron con su amigo al retorno monárquico: “el salón conspiratorio de la Restauración para la alta sociedad se había trasladado ya a la casa palacio de los marqueses de Casa Loring en la Calle Alcalá junto a las Calatravas, frente por frente a la casa de los Heros... consagraron toda su actividad a la Restauración... todos los movimientos militares y políticos de aquel año esencial se gestaron en casa de Loring”⁵⁰⁹. Éstos habían abandonado en 1875 la casa familiar de la Alameda nº26. Dos años después Jorge Loring y sus dos hijos, Jorge y Manuel, aparecen empadronados en calle Hoyo de Esparteros nº29. Esta casa la había recibido Amalia en herencia de su padre. En 1882 se hacen vecinos de Madrid toda la familia⁵¹⁰. Es lógico que los marqueses alternaran sus estancias en Málaga y Madrid, pues así se lo demandaban sus actividades políticas y empresariales.

⁵⁰⁹DE LA CIERVA, R.: *El triángulo III. La dama de Montmartre*. Barcelona, Planeta, 1981, p.277.

⁵¹⁰RAMOS FRENDON, E.M.: *Amalia Heredia Livermore, Marquesa de Casa-Loring*. Málaga, Universidad de Málaga, 2000, pp. 56 y 57.

4.6 Su vuelta al Congreso (1874-1879)

Después del alzamiento de Sagunto, y previo a la llegada del Rey se constituyó un Ministerio Regencia presidido por Cánovas del Castillo. Se inició con un conjunto de medidas represivas y regresivas, canalizadas por Romero Robledo, el Ministro de Gobernación, que así aseguraba la desmovilización de los ciudadanos. Se censuró la prensa, se suspendieron los derechos políticos, la figura del jurado y el matrimonio civil. Tanto Cánovas, como Romero, fueron asiduos en las tertulias restauracionistas en el palacete de la calle Alcalá de los Loring.

Ya afincado en Madrid con su familia, Jorge Loring se presentará a esas elecciones de 1876, respaldado por sus amigos políticos. El objeto era darle el espaldarazo a la opción monárquica de Cánovas y afianzar así su posición político-empresarial. Las elecciones se celebraron el 20 de enero, presentándose, como siempre, por el primer distrito de la capital malagueña. La participación bajó algo (62% de los votantes), sin embargo, Loring presentó solo, sin competencia, obteniendo prácticamente el total de los votos (Tabla 14). Un ejemplo más del control gubernamental de las elecciones. Fueron las últimas votaciones por sufragio universal, pasándose al sistema censitario en las siguientes.

Después de las correspondientes elecciones de 1876, se formó un Gobierno del Partido Conservador, que fue quien triunfó. Las Cortes, con mandato constitucional, redactaron la Carta Magna basada

fundamentalmente en la del 1845 y en el pensamiento canovista, inspirado en el doctrinarismo francés. Loring juró el cargo el 26 de febrero de 1876, no se detecta intervención alguna en esta legislatura, aunque sí se le nombró en la sesión del 10 de julio. Salió a relucir en una alusión, sin que él interrumpiera su mutismo, en el debate por el Presupuesto. El motivo fue cerrar el círculo de su trayectoria parlamentaria: si su primera aparición relevante fue en el 1857 en la Comisión de los Ferrocarriles de Córdoba; ahora aparece su nombre relacionado con la corrupción aduanera, por intervenir en representación de las compañías ferroviarias. La oposición, a través del Sr Moyano, tenía la palabra, remontándose a la primitiva Ley de Ferrocarriles. Gracias a ella se le concedieron privilegios a las compañías concesionarias, entre otros el de la franquicia aduanera de los materiales necesarios para las obras que se trajeran del extranjero. Se les acusa de traer material que no les hacía falta para el ferrocarril, perjudicando la recaudación del Estado en concepto de Aduanas⁵¹¹.

En 1864 para evitar esa sangría de las arcas públicas, el Ministro de Hacienda Sr. Salvatierra, les obligó a pagar los derechos de aduanas con el dinero que previamente les había dado el Ministerio en concepto de adelanto. Artificio ideado con el objeto de cumplir la Ley de Ferrocarriles de 1855 que las eximía de pagar derechos de Aduana. En 1869 con la Ley Figuerola⁵¹² se bajaron todos los aranceles. Como las compañías ya habían

⁵¹¹DSC nº 105, 10-7-1876, p. 2860.

⁵¹²**Laureano Figuerola Ballester (1816-1903):** Abogado, se especializó en economía, fue Ministro de Hacienda en el primer gobierno después de La Gloriosa. Su labor se mantuvo a pesar de los nuevos rumbos políticos, manteniéndose sus dos decretos famosos: el de implantación de la peseta y el llamado “Arancel Figuerola”. Defensor del librecambismo, su decreto arancelario bajó el tipo fiscal al

recibido las cantidades según el antiguo arancel, abonaron en Aduana sólo la mitad de lo percibido. La narración se vuelve reiterativa, aduanas monta un expediente, para lo cual reclama información a la Dirección de Obras Públicas respecto a qué compañías son las afectadas. Obras Públicas no le da la relación, pues defendía que éstas no tenían ninguna obligación de devolver lo recibido. Tras acudir al Consejo de Estado que resolvió favorablemente a Aduanas por orden del 19 de julio de 1870, ésta requirió el resto de la información de nuevo, recibiendo la callada por respuesta. Hasta cuatro veces se repitió el requerimiento, desde 1870 a 1873.

Continuamos con el relato citado del diputado opositor Moyano. Las compañías aceleraban sus compras en el extranjero. En el año 1873 se promovió el expediente al Consejo de Ministros, pero el expediente se extravió⁵¹³; cambió de Ministro de Hacienda en 1874, quien reclamó de nuevo al de Obras Públicas, no contestando de nuevo. Llegó la Restauración, y de nuevo cambio de ministro y vuelta a la reclamación, pero con la diferencia de que en este caso Obras Públicas (siendo ministro Orovio) sí facilitó toda la información. Ante la petición a las compañías de por qué aduanas entraron los productos, aparece la primera referencia a Jorge Loring del DSC, "contestan las compañías, representadas por el Sr. D. Jorge Loring y otros dos o tres señores... haciéndose de nuevas en cuanto a la resolución del año de 1870... no se les había comunicado... había

15% reduciendo la imposición de las importaciones, para que en pura doctrina liberal se fomentara la competencia, se recaudaba más al incrementarse las importaciones.

⁵¹³En el capítulo anterior se reflejó la petición, en ese mismo año de las compañías de ferrocarriles a las Cortes, de indemnizaciones por los perjuicios originados "por las insurrecciones", basándose en la Ley de Ferrocarriles del 1855.

constituido una nueva subvención fija... y en todo caso lo que tenían que devolver era impracticable⁵¹⁴. En la relación de material pasado por aduana como material destinado a los ferrocarriles se incluían: caballos, ropas, relojes, alfombras, muebles, material de oficina, y hasta champagne.

Como ya hemos indicado el asunto fue llevado a las Cortes en 1876. En la intervención del Pleno del Congreso, Moyano respondió a las empresas indicando rebatiendo también las argumentaciones de que era una subvención fija, sino que estaba ligada al pago del arancel. El Ministro de Fomento (Conde de Toreno) se hizo eco de la postura de las compañías, argumentando como ellas: que lo solicitado era una subvención fija, y en todo caso que las compañías de ferrocarriles se encontraban en mal momento y no podían hacer efectiva la devolución de lo dado. El caso es que la mayoría gubernamental tumbó la proposición adicional del Sr. Moyano, y la deuda de las compañías ferroviarias se vio anulada. Loring no intervino en la votación, pero su presión como representante del sindicato ferroviario debió de ser decisiva.

4.7 ANDALUCES y el abandono de la política (1879-1891)

Para llegar a la década de fin de siglo, nuestro protagonista tuvo que afrontar los años que discurrieron entre 1879 (año que dejó el Congreso) y

⁵¹⁴DSC nº105, 10-7-1876, p. 2863.

1891 (el de su nombramiento como senador), que pertenecen a una fase en la vida política de Loring para la que apenas contamos con documentación. Discurría el año 1879, se había apartado de la política activa, ya no participaba en estas elecciones, pero nunca dejaría su relación con Cánovas y Silvela, por lo que no debería estar muy alejada de sus inquietudes.

El nacimiento de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877) fue coetáneo al sistema de la Restauración en España (1876). La dedicación de Loring a esta empresa debió de ser decisiva para el abandono de la política activa. En los personajes que protagonizaron ambos acontecimientos también existen significativas relaciones, como Antonio Cánovas del Castillo, los hermanos Silvela y un numeroso grupo de industriales relacionados con el liberalismo español, liderados por los capitalistas malagueños Loring, Heredia y Larios. Esta interesante coincidencia no puede ser calificada en absoluto de casual, ya que esa estrecha relación entre la política y las finanzas fue uno de los elementos definidores del sistema de la Restauración. Como se puede constatar en el funcionamiento de las compañías ferroviarias españolas, donde se intercambiaron puestos de las carteras gubernamentales con los sillones de los Consejos de Administración de estas empresas. El mejor ejemplo de todos ellos está en la propia figura de Cánovas del Castillo, consejero de ANDALUCES en los periodos 1880-1881, 1885-1889 y 1892-1894, cuando no tenía responsabilidades de gobierno. En la última etapa señalada

ostentaría la presidencia de la compañía, tras la muerte de Abraham Camondo⁵¹⁵.

La composición de dicho Consejo de Administración y su relación con la política, afectando a Juan Varela junto a Adelardo Pérez de Ayala ambos escritores y políticos, o Luciano Villars. El más destacado fue Antonio Cánovas del Castillo, como ya hemos visto, pero también su hermano Emilio⁵¹⁶. Francisco Silvela, futuro ministro y mano derecha de Cánovas, fue consejero y también fue sustituido tras su nombramiento como ministro por su hermano Luis. Posteriormente intervinieron en el Consejo de Administración ilustres ministros como Segismundo Moret, Francisco Laiglesia, Eusebio Page y el Conde de Gamazo.

En 1879 se produjo la fundación del Comité de la provincial de Málaga del Partido Conservador Liberal, existiendo documento del acta levantada para ello. El evento se celebró en la casa del Marqués de Loring y actuó de presidente Cayetano López Arjona, asistiendo los delegados de los pueblos de la provincia. Además de nombrar como presidente de honor a Cánovas del Castillo, se nombró como presidente efectivo al Marqués de Casa Loring. Se acuerda que se le comunique por telegrama a Cánovas y al marqués, después de una exaltación al Presidente del Gobierno, como creador del partido y de la restauración borbónica (loa al monarca Alfonso XII). Se hacen nombramientos, dando continuidad a la comisión que

⁵¹⁵CUELLAR VILLAR, D.: “El primer impulso...” p. 129.

⁵¹⁶TEDDE de LORCA, P.: “La Compañía de Ferrocarriles andaluces (1878-1920): Una empresa de transportes en la España de la Restauración”, en GARCÍA DELGADO, J.L. (DIR), *Lecturas de historia empresarial*, Madrid, Civitas, 1994.

celebraba el acto, e incluyendo en el comité los senadores y diputados malagueños. Como quiera que estuvieran pendientes las elecciones, se decide esperar a ellas para empezar su andadura. Todo lo expuesto nos indica que seguía siendo el número dos del partido en Málaga y que en esa fecha se mantenía activo en política, aunque moviendo los hilos desde Madrid⁵¹⁷.

En las elecciones celebradas ese año, Loring no se presentó a diputado en Cortes. Sin embargo algún periódico de la capital del Reino, extendió el rumor de que optaría al cargo de senador electivo⁵¹⁸. El periódico local malagueño que fundó, y que actuaba con fidelidad absoluta al Gobierno y a su financiador, se hace eco de que no se presentaba a diputado. Pues Loring “con cuyo nombre hacía veinte años los liberales conservadores iban a las urnas, porque las atenciones particulares de aquél le impedían dedicarse a la activa vida del diputado”⁵¹⁹. Loring quiso apartarse del compromiso del Congreso, siempre más exigente en cuanto a dedicación, para aspirar al de senador electo; pero que esto último no debió de contar con el apoyo de sus patronos.

El resultado electoral del año 1879 en Málaga, elevó a García Asensio, Casado y Dávila como diputados. No apareciendo los nombres ni de Cánovas ni de Lóring, que en las elecciones anteriores eran fijos en la predilección de los malagueños, salvo en el periodo republicano. Fue el

⁵¹⁷ADE 306 (1.16), ANONIMO: *Acta de la reunión convocada para constituir el Comité de la provincial de Málaga del Partido Conservador Liberal*, Málaga, 20-1-1879, manuscrito.

⁵¹⁸*La correspondencia de España*, 25-3-1879.

⁵¹⁹*El Correo de Andalucía*, 1-4-1879.

año de las noticias sobre la filoxera, los problemas de subsistencia de la población (con el debate entre *El Mediodía* y *El Avisador Malagueño*) o del alcance del problema caciquil (caso de Sedella, donde se detuvo a todo el comité constitucional), aparecen reiteradamente en la prensa local malagueña.

En el ambiente electoral durante la Restauración, el turno reducía la competencia electoral a los ayuntamientos, que los controlaban el Ministerio de Gobernación a través de los Gobernadores. Sin embargo, los alcaldes eran los responsables de la victoria de las fuerzas gubernamentales, ya que encabezaban la Junta del Censo, por lo que nombraban a los presidentes de las mesas de votación que perpetraban el fraude electoral. Como quiera que el Gobernador podía reemplazar a los alcaldes, al Ministro del Interior sólo les quedaba pactar con los caciques locales para obtener los resultados apetecidos. A cambio, los caciques recibían favores administrativos que garantizaban su fidelidad⁵²⁰.

En ese contexto debemos analizar un curioso documento que puede ser ilustrativo del mundo clientelar en que se debió de desenvolver la Málaga de la Restauración. Se trata de un impreso o formulario que se encuentra en el Archivo Díaz de Escovar. Está encabezado por un *Voto comprometido por D...* El documento está cumplimentado por los correspondientes *conseguidores*, de manera que completan las cuartillas rellenas en diferentes letras cursivas. Voto comprometido por D. Luis

⁵²⁰MORENO LUZÓN, J: *Romanones. Caciquismo y política liberal*. Madrid, Alianza, 1998, pp. 72-73.

López, Vicente Martínez y Monter, Antonio Campos García, Juan Alarcón Luján, Tomás Heredia, Carlos Larios, Eugenio Souvirón... Nombres ilustres malagueños que incluyen a las dos familias más representativas de la oligarquía financiera e industrial de Málaga: Larios y Heredia, junto a apellidos vinculados al mundo político malagueño como Alarcón Luján, y al mundo de la *buena sociedad malagueña*⁵²¹.

El impreso se divide en una serie de columnas que son precedidas por los siguientes conceptos: Nº de orden, Sección, NOMBRE, Domicilio, A quien ha firmado la célula y A quién vota. Respecto a las secciones a que pertenecen, predomina la Alameda con 24 vecinos, San Pedro 13 y San Julián 18; mientras que Capuchinos con 2 y Perchel con 1, cierran las secciones a que se adscriben los votantes comprometidos. Se les ha firmado el compromiso de voto a: Cánovas con 33 firmas, el siguiente Palanca⁵²² con 14 y otros en menor cuantía. En los primeros impresos en vez del candidato figura el partido: Conservador, republicano o fusionista. La última columna parece indicar a quien han votado hasta ese momento, ganando la partida Cánovas con 61 y Cánovas-Palanca con 10. Algunos votos, concretamente tres, están firmados ante notario, a favor de Cánovas. En los primeros documentos se inscriben como fusionistas, lo que nos acota inferiormente el documento, a partir de 1880. Pues es la

⁵²¹ADE, Caja 306, Documento (3.6), ANÓNIMO: *Impresos sobre compromisos de voto*. Sin fecha.

⁵²²**Eduardo Palanca Asensi:** Fue componente de las juntas revolucionarias tras la Gloriosa, ministro de Ultramar con Salmerón en la I República. También fue candidato a la presidencia de la República en la aciaga noche del 3-4 de enero de 1874 que acabó con el golpe de Pavía. Tras la llegada de la Restauración pasó unos meses exiliado en Tánger. Cuando Pedro Gómez y Gómez contacta en París con Zorrilla y Salmerón, viene con el encargo de reestructurar el republicanismo en Málaga, junto a él estará Palanca, pues serían los enlaces respectivos de ambos exiliados en la capital. Cuando en 1880 nace el Partido Republicano Progresista, Palanca será su presidente en Málaga.

fecha en la que se constituye dicho partido, a partir del Partido Constitucional de Sagasta. En las elecciones de 1886 ya no aparecen los fusionistas, sino que se habla de liberales⁵²³. Es fácil deducir la fecha de la votación de esos compromisos de voto, los resultados en la capital nos dirigen a las elecciones de 1884, por predominar el voto conservador y a su vez decir en muchos de ellos que se ha votado anteriormente a Palanca.

Los indicios que se desprenden de estos documentos, respiran un ambiente de clientelismo y de relaciones de dependencia política propia de la Restauración. Mediante el *encasillado*, se asignaban los escaños previamente a las elecciones⁵²⁴. Estos formularios pretendían pues, ofrecer información al Gobernador. Por ello se les entregaban a personas preeminentes de la capital, previamente a las elecciones. Para que, entre sus clientes, logran conocer su intención de voto. Sólo así se comprende que algunos llegaran a comprometer a sus votantes mediante firma ante notario.

Loring debió de conocer el procedimiento del compromiso de voto, del que se benefició en todas sus participaciones a elecciones a Cortes. Pero su dedicación al impulso de Ferrocarriles Andaluces, ya estudiado en el anterior capítulo, debió influir en la interrupción de su recorrido político. Una vez encauzada la Restauración, a la que tanto había contribuido a su

⁵²³CUADRADO, Miguel M.: *Elecciones y partidos políticos de España (1868-1931)*. Taurus. Madrid, 1969.

⁵²⁴MORENO LUZÓN, J.: Romanones..., p. 47.

venida. Sobre el periodo como senador, lo he incluido en el próximo capítulo de su decadencia (El ocaso).

5 DEL OCASO

CAPÍTULO 5

DEL OCASO

5.1 Final de siglo



a última década del Siglo XIX corresponde a un periodo inicial de alternancia Cánovas-Sagasta; y después del asesinato del líder conservador, se produjo la división del partido que fundó. Los años de senador del Marqués de Casa Loring coinciden con esta década, y con la etapa final de la Regencia de María Cristina. El año en que juró por primera vez su cargo vitalicio, en Jerez se abortaba una sublevación anarquista que llevó a cuatro amotinados al garrote vil, tras juicio sumarísimo.

Previamente, el Partido Liberal había gobernado con continuidad en el llamado Parlamento Largo, a partir de 1885 y hasta el 1890. Sagasta iba a reconocer prácticamente todos los principios suspendidos a partir de 1874: derecho de asociación, jurado popular, liberalización del comercio,

reforma del Código Civil y reconocimiento del sufragio universal masculino. De esa manera se concretaron los fundamentos del régimen liberal en España.

Cuando Romero Robledo volvió al redil canovista y al Gobierno, Francisco Silvela salió del mismo (1891), creando su propio partido, la Unión Conservadora. A finales del año siguiente se produjo la caída del gobierno Cánovas, teniendo mucho que ver en ello el yerno de Loring, y los escándalos en el Ayuntamiento de Madrid. En Cuba continuaba la sublevación con incidentes esporádicos, mientras que en Marruecos los litigios se enquistaban. Sagasta envió a Martínez Campos a Marruecos, logrando un tratado ventajoso para España. Fueron años de presencia anarquista a través de frecuentes atentados, acompañados por la inmediata represión del Gobierno.

En el año 1895 comenzó la definitiva sublevación en Cuba, y relacionado con esa isla, se produjo la toma del periódico *El Globo*. Efectuada por oficiales que acusaban a dicho periódico de sedición, a causa de un artículo sobre los destinos militares en la isla. Esos incidentes llevaron a Cánovas de nuevo al Gobierno, aunque continuaron el conflicto cubano y la violencia social. Se inició la llamada Guerra Corta en Cuba, con el “Grito de Baire” (1895), en la Provincia de Oriente, casi de inmediato se enviaron tropas desde España, que sofocaron la revolución. Sin embargo, el Partido Revolucionario Cubano se extendió a otras ciudades, liderado por José Martí.

Desde España se enviaron nuevos refuerzos, y promovidas por instituciones y asociaciones se produjeron continuas manifestaciones de exaltación patrióticas. Esta iba a ser la postura mayoritaria de la población española, incluyendo la mayoría de los partidos y periódicos que se inflamaron de sentido nacionalista. A partir del asesinato de Antonio Cánovas (1897), vino el desastre cubano, después de meses de guerra con Estados Unidos (1898). Éste le tocó afrontarlo a Mateo Sagasta, a la vez que se consolidaba la división de los partidos. Con Silvela en la Presidencia (1899) se inició el proceso del regeneracionismo desde el Gobierno, aunque reprimiera a los tenderos y propietarios agrícolas de Joaquín Costa. A la vez, en Cataluña y Vascongadas se iniciaba el despegue del nacionalismo periférico.

5.2 ¿Duelo o asesinato?

Fue a comienzos de esa década, en un ambiente político donde eran habituales los duelos, cuando se produjo la muerte de Manuel, hijo de Loring. Fue el siete de junio de 1891, a manos del periodista Francisco de Asís García Peláez, en lo que parece el comienzo de la decadencia de su padre. Manuel Loring Heredia, segundo hijo varón de Jorge Loring Oyarzábal⁵²⁵, tenía treinta y siete años cuando ocurrieron los dramáticos hechos que llenaron páginas de los periódicos malagueños y nacionales.

⁵²⁵Su primogénito era Jorge Loring Heredia, 2º Marqués de Casa Loring.

Díaz de Escovar lo hace Ingeniero Químico en Aix-la Chatelle, sin embargo *el Diario Mercantil* habla de su condición de Ingeniero de Minas en Ansen Aquisgrán en Alemania. Estaba casado con su prima Ana Martínez Loring con la que compartía seis hijas, continuando con la práctica endogámica de las elites malagueñas. Al volver a Málaga tras sus estudios, se ocupó del negocio familiar. Así lo vemos en una carta de trabajo enviada a su padre en 1876. Aparece en ella, como responsable en Granada de las propiedades agrarias e industriales de Loring Hermanos. En la carta informaba a su padre con detalle de todo⁵²⁶, en un tono de clara subordinación filiar y empresarial⁵²⁷.

Fue elegido diputado en Cortes en las elecciones de 1884 por la provincia de Granada, en el distrito de Guadix⁵²⁸. A pesar de que Narciso Díaz de Escovar habla de que “no le gustó el cargo” (refiriéndose a su falta de apetencia política, común a toda la familia); los hechos nos remiten a que era el máximo candidato a la alcaldía de Málaga. Era apoyado por Cánovas y Silvela, por lo que disponía de todas las posibilidades de triunfo. Francisco García Peláez era director interino y copropietario del *Diario Mercantil de Málaga*. Tenía veintiséis años cuando los hechos, era diez años más joven que Manuel Loring. Provenía de familia de periodistas, pues su padre fundó el periódico del que era director, y sus hermanos Luis y Manuel también escribían en la prensa. En Málaga le dieron premios a

⁵²⁶Cultivos de esparto, trigo y cebada, preocupándose por la “romana” o el subarriendo de tierras; también debían tener industrias agroalimentarias pues hablaba de reparar una máquina de prensar, la carta lleva el membrete de la “Fábrica de Herman Valle”.

⁵²⁷ADE, Caja nº171, Doc. 39.3, LORING HEREDIA, M., *Carta de trabajo dirigida a su padre Jorge Loring Oyarzábal*, Hernán Valle (Granada), 11-10-1876.

⁵²⁸<http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso>.

sus poesías. Era defensor del Partido Liberal, enfrentado a las posiciones conservadoras de Manuel⁵²⁹.

La Unión Mercantil, periódico conservador malagueño, el 8 de junio de 1891 dio su versión de los hechos, bajo el titular: “El suceso de anoche”⁵³⁰. También se escribió de ello en Granada⁵³¹. A partir del relato de ambos periódicos reconstruyo los sucesos. Los hechos se produjeron en pleno centro de Málaga. En el callejón que es llamado del Carbón, con el que limitaba el Café Inglés situado en la plaza del mismo nombre. Francisco de Asís le disparó tres tiros a Manuel, dos le causaron la muerte. Los orígenes los sitúan en una carta, dirigida al director de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Málaga por los accionistas de la misma. En el artículo en defensa de la misiva, redactado por García Peláez aludía al Marqués de Casa Loring y a su suegro. Manuel lo consideró ofensivo, y parece que fue la causa última de la disputa.

La narración de los hechos los escribe el periodista de *La Unión Mercantil*, en primera persona. Aunque reconoce la falta de precisión de la información por su inmediatez, nos reproduce las sensaciones y el ambiente en la calle de aquella noche malagueña tan noticiable. Tiene la virtud el artículo de reproducir las diferentes versiones de los sucesos que reflejaban los corrillos que se formaban en calles y plazas. Estas versiones serán repetidas por los testigos en el juicio. Hablaban de la oscuridad o

⁵²⁹ADE caja nº171, doc. (39.1), DÍAZ DE ESCOVAR, N.: *Reseña manuscrita sobre García Peláez (Francisco de Asís)*, Málaga, s.n., fecha ni lugar.

⁵³⁰*La Unión Mercantil*, Málaga, 8-6-1891, p. 3.

⁵³¹*El Defensor de Granada*, 9-6-1891.

claridad del callejón, así como de la secuencia de los disparos. Las calles del centro de Málaga aparecían abarrotadas de gente, incluso le resulta dificultoso al periodista acercarse al lugar de los hechos en la Plaza del Carbón. También ocurre lo mismo en la calle de la casa de Socorro de San Agustín, donde ingresaron a la víctima primero, y tras su detención, al autor de los disparos. Antes de ello, nos narra cómo el Deán de la Catedral interrumpió el traslado del herido para administrarle la extremaunción. También, cómo se pidió al cónsul francés que suspendiera la salida del vapor “Marechal Canrobert” que zarpaba para Gibraltar, pues se suponía que en él podía esconderse el autor de los hechos.

Peláez se encontraba herido, por el forcejeo con Manuel, en la casa de una amistad en la plaza Uncibay. Allí lo detuvo la guardia civil, pero tuvo problemas para trasladarlo al dispensario debido el ambiente de linchamiento. Nombra el periodista a los nueve médicos que acudieron a la Casa de Socorro tras conocerse el internamiento de Manuel, así como el desfile de autoridades. Su hermano Jorge Loring acudió al Gobierno Civil a informar telegráficamente, junto al Gobernador, a Cánovas del Castillo de los acontecimientos. Concluye el artículo destacando que “toda Málaga” desfiló por la capilla de los Heredia, situada junto a la casa de Alameda nº 28, donde se llevó al difunto para velarlo.⁵³²

Al día siguiente en ese mismo periódico, reclamaba rebajar el tono de violencia verbal que a veces impera en los periódicos, culpándolos de los sucesos ocurridos. Sin embargo, reflejaba una opinión de los hechos

⁵³² *La Unión Mercantil*, Málaga, 8-6-1891.

sesgada y que fue meses después el argumento de la acusación particular en el juicio contra Peláez: Manuel ni llevaba armas, ni llave inglesa y su actitud no era violenta hacia Francisco. Un día después del suceso, ya consideraban, casi cerrado el sumario del proceso contra Francisco García Peláez.

El funeral ya ha sido descrito por la biógrafa de Amalia Heredia, por lo que no voy a incidir en ello. No quedó confirmado el rumor de la presencia de Francisco Silvela, Ministro de la Gobernación y cuñado del fallecido, ni la de los padres del mismo. Un mes más tarde acudió doña Amalia, consolando a su nuera. La posible politización de los hechos y la tensión que los desencadenó, desaconsejó la presencia de sus familiares. Colofón de un relato de interés folletinesco, pero que a su vez tenía una preminencia política por la condición de alcalde electo del fallecido, y social como componente de la elite comercial y financiera malagueña de Manuel Loring.

Acudimos al juicio para dilucidar los hechos, para ello vamos a contrastar las versiones de fiscal y acusación, para concluir con la del juez y la resolución del jurado. La versión del abogado defensor en el juicio: “Atribuye los móviles de dicho crimen a un cáncer de este desdichado pueblo: el caciquismo que luchó aquella noche en la calleja del Carbón”⁵³³. Su intención era convencer al jurado que fue homicidio con eximentes, insinuando un lance de honor. El fiscal y el abogado de la acusación coinciden en la petición de asesinato. La defensa se extiende más en el

⁵³³ *La Unión Mercantil*, 25-12-1891.

origen del conflicto. Salvaguarda lo honesto de la campaña de prensa promovida por su defendido contra el Director del Monte de Piedad. Acusa al entorno de Manuel Loring, de que la intención de su defendido era atacarle, a causa de su pretensión de acceder a la alcaldía malagueña. Peláez imputaba en sus artículos a Joaquín Ferrer Casanova⁵³⁴ (director del Monte de Piedad), de un dudoso préstamo concedido por la entidad de más de diez mil pesetas usando como garantía acciones de “Aguas de Torremolinos”. Insistía el abogado que en los artículos no había ninguna alusión a Manuel Loring⁵³⁵. Sabemos que Manuel se presentaba a la alcaldía llevando como futuro concejal a Ferrer, siendo ambos seguidores de Silvela en Málaga y sus máximos dirigentes, y que *El Diario Mercantil* era simpatizante de los liberales.

Así lo hacía notar el mismo Peláez en un suelto dirigido “al pueblo de Málaga”, en el año 1898. Recuerda cuando llegaron a su redacción “aquellos hombres llorosos temerosos del desfalco” que acudieron a su ayuda. Ese encuentro, originó su primer artículo de 29 de mayo de 1891, reconociendo lo que entonces eran especulaciones, aunque argumenta que en sus posteriores artículos del 2, 4, 5 y 6 de junio demostraba la malversación de caudales. Mientras los componentes de la Junta de Gobierno y un grupo de accionistas, entre los que figuraban los otros dos hermanos de Manuel, Jorge y Eduardo Loring, enviaban una carta de

⁵³⁴ Hay que diferenciar este Joaquín Ferrer Casanova de aquel, de igual nombre y primer apellido, pero de segundo apellido Escovar, al que me he referido anteriormente en esta tesis como director del Banco de Málaga. Guerola le atribuía el liderazgo del partido Unión Liberal en la Alameda y al que Loring dirigió aquella carta que nos sirvió para conocer sus desavenencias con Larios.

⁵³⁵ *La Unión Mercantil*, 25-12-1891.

apoyo a Ferrer solidarizándose con sus actuaciones y publicándolos en el *Correo Mercantil*⁵³⁶.

La acusación particular en el juicio, defendió ese escrito frente a la campaña contra el Monte de Piedad, considerando que no había proporcionalidad en la respuesta de Francisco en su artículo titulado *La madriguera*, por lo insultante de su contenido, admitiendo y justificando que Manuel Loring podría haber ido a convenir un duelo. El fiscal se extendió poco en el origen de los acontecimientos y se circunscribió a los hechos y las pruebas. En la noche del 7 de junio, a las ocho de la tarde, entraba al Café Ingles situado en la Plaza del Carbón, acompañado de sus amigos, José Miró (juez) y Luis Aparici. Cuando llegó Francisco García Peláez, se levantó Manuel y se dirigió a Francisco en tono cortés. La defensa argumentó que ya en el café hubo la primera discusión, saliendo a continuación a la calleja contigua. Ahí difiere también el relato de la acusación, que defendió que Manuel Loring tan sólo dijo, “esto es una indignidad”, y penetraron hacia el fondo del callejón, sin que se pusieran los testigos de acuerdo. Cuando llegaron al final empujó Francisco a Manuel al portal de la casa nº1, propinándole dos disparos seguidos, transcurrido un tiempo volvió a sonar otro disparo y apareció Manuel malherido apoyado en la pared al inicio del callejón⁵³⁷.

Mientras, Peláez apareció en el café y salió por la puerta que da al Cañuelo de San Bernardo, huyendo sin que Miró pudiera detenerlo. La

⁵³⁶ADE caja nº74, doc. (2.4), GARCÍA PELÁEZ, F: *Al pueblo de Málaga*, Lisboa, 27-12-1898

⁵³⁷*La Unión Mercantil*, 25-12-1891.

acusación a través de sus testigos y las pruebas periciales, defendieron: que Peláez llevaba la pistola en la mano; que en la declaración de Encarna Miró, allegada a Francisco en cuya casa se refugió en la huida, declaró que llegó lleno de sangre pero sin tener ropa rota; Luis el hermano del acusado, en declaraciones a un periódico de Granada, confesó que su hermano estaba dispuesto a matar; además no apareció ni llave inglesa ni manopla (como declaró Peláez, argumentando que fue atacado previamente con ella por Loring). Y sobre todo, que Peláez iba armado mientras que Loring no. Por todo ello la conclusión de la acusación fue de asesinato con alevosía, al menos en el tercer disparo⁵³⁸.

La defensa se apoyará en testigos que consideraron ininterrumpidos los tres tiros, defendiendo que Manuel Loring atacó previamente, empujando a Francisco al portal y golpeando con una manopla metálica, lo que le provocó las heridas que tenía en la cabeza. Utilizó el arma que llevaba para defenderse, disparando un primer tiro al aire. Reclamó; el abogado de Francisco, la indefensión de Francisco al no disponer de abogado en la primera diligencia judicial; denunció la desaparición de la llave inglesa y el sombrero de la víctima, así como la inusitada rapidez de la instrucción del sumario. Pidió la falta de alevosía en la actuación de su defendido, concluyendo: “nadie ha calificado en un duelo de asesinato al que ha vencido por su mayor habilidad”.

En las conclusiones del presidente del tribunal, constató que Manuel García Peláez y Manuel Loring tuvieron una conversación en calle Larios,

⁵³⁸ *La Unión Mercantil*, 25-12-1891.

indicando el hermano del acusado que “era inminente un lance personal”. Respecto a las pruebas periciales indicó que sólo uno de los peritos consideró una manopla especial como causa de las heridas que tenía el acusado y el resto sólo afirmaron que no pudo ser una llave inglesa. Pero indujo al jurado de manera clara cuando apuntilló que la alevosía, que pedía para el crimen el fiscal, no tenía nada que ver con la premeditación. Haciendo, por último, una alusión patriótica acusando de calumnia contra el pueblo de Málaga el artículo sobre el caso publicado en un periódico extranjero. Le parecieron parciales al abogado defensor estas conclusiones del Tribunal, protestando en el juicio oral.

Parece más ecuánime la sentencia del jurado. El jurado contestó afirmativamente a la siguiente pregunta y por consiguiente se consideró la versión legal del incidente:

Se realizó el anterior hecho (el homicidio) por que siendo Don Manuel Loring concejal electo de este Ayuntamiento, y hallándose indicado para el puesto de alcalde de Málaga, el García Peláez publicó en un periódico que escribía, algunos artículos atacando a varias personas de las que con Loring habían de ser concejales, y á otros que le estaban ligadas por vínculo de parentesco determinando esto a D. Manuel Loring para buscar en el Café Inglés que estaba al lado de la calleja indicada, a García Peláez, con el objeto de pedirle una explicación de su conducta y conseguir que cesaran los ataques a sus parientes y amigos⁵³⁹.

Esta descripción, en el lenguaje del momento, era una iniciación de la liturgia del desafío. Así mismo confirmó que hubo una discusión en el callejón, y que la versión de la defensa y de la acusación sobre cómo se produjeron los hechos no se pudo corroborar por la contradicción de los testigos y peritos. Por lo que debió quedar demostrado que Manuel Loring

⁵³⁹ *La Unión Mercantil*, 25-12-1891.

fue a buscar a Peláez para recriminarle, y se puede especular que para citarle a un desafío. No quedó demostrada la alevosía en el tercer disparo. El fiscal solicitaba la inculpación de asesinato con alevosía y el abogado defensor el de homicidio con eximente de defensa propia. La sentencia del tribunal fue de “homicidio sin agravantes, ni atenuantes”, condenándole a 17 años de cárcel, que fue la petición del fiscal. La condena fue la más alta de las posibles después de las respuestas del jurado.

Francisco de Asís García Peláez fue enviado al penal de Santoña. Los hermanos del periodista fueron protagonistas de una campaña nacional e internacional, para conseguir el indulto de su hermano, interviniendo el mismo Peláez en ella con sus escritos desde la cárcel. En el año siguiente a la sentencia, García Peláez se encontraba en un estado de ánimo de resignación, y así se lo da a entender a su amigo Narciso Díaz de Escovar en una carta de agradecimiento por dedicarle un libro, suplicándole que le escriba unas líneas⁵⁴⁰. En ese mismo año en enero, y con parecido espíritu, publica una hoja suelta que encabezaba con un simple “Malagueños”. En ella aceptaba la condena y hacía un acto de contrición religioso; pidiendo por último apoyo a su petición de clemencia.

En una carta dirigida por Amalia Heredia a Cánovas con el objeto de agradecerle el nombramiento de senador vitalicio de su marido, expresa el estado de ánimo de la familia de la víctima y concretamente de Jorge Loring: “La postración de espíritu que tiene mi marido desde la muerte de

⁵⁴⁰ADE caja nº171, doc. (39.1), GARCÍA PELÁEZ, F.: *Carta dirigida a Narciso Díaz de Escovar, para agradecerle la dedicación de un libro*. Santoña, 14-5-1892.

nuestro desgraciado hijo, todo motivo para salir de la soledad en que vive le ausenta y atormenta”⁵⁴¹. Tiene todos los síntomas de una depresión, a la que le vendría bien el nombramiento de senador.

En agosto de ese año la madre de la víctima vuelve a escribir a Cánovas, advirtiéndole de las noticias que le llegan de una petición de indulto para Francisco. El indulto se basaba en la celebración del centenario del descubrimiento de América (Empeño personal de Antonio Cánovas). En la carta, Amalia le pide a Cánovas: “que no hubiera un indulto general, haciendo todavía más benignas las penas impuestas por indignos jurados”⁵⁴². Señala a continuación a las importantes personalidades que apoyan a los hermanos Peláez: el Marqués de Esquilache y Martínez Campos.

En otra carta, sin fecha y no completa, expresa su dolor de madre, pero también de su rencor, amenazando: “no olvidar a los que lo han asesinado y agraviado”⁵⁴³. Su marido, en el mes de septiembre, no le va a la zaga en cuanto al asunto del indulto: “ruego a Vd. encarecidamente que haga cuanto pueda para que esa propuesta no se realice. Amalia sabía que desde hacía tiempo por empeño de la Noble Mantilla se venía

⁵⁴¹Biblioteca Lázaro Galdiano (Archivo), Archivo Cánovas del Castillo, Legajo 26, Caja 33, Documento 02, MARQUESA DE CASA LORING, *Carta dirigida a Antonio Cánovas del Castillo, para agradecerle el nombramiento de senador vitalicio a su marido*, 10-1-1892.

⁵⁴²B.L.G. (Archivo), Archivo Cánovas del Castillo, Legajo 26, Caja 33, Documento 03, MARQUESA DE CASA LORING, *Carta dirigida a Antonio Cánovas del Castillo, para que deniegue la petición de indulto general*, Málaga (La Concepción), 22-8-1892.

⁵⁴³B.L.G. (Archivo), Archivo Cánovas del Castillo, Legajo 26, Caja 33, Documento 03, MARQUESA DE CASA LORING, *Carta dirigida a Antonio Cánovas del Castillo, para solicitar el amparo de una pobre madre*, sin fecha ni lugar.

interesando Martínez Campos a favor de aquel criminal⁵⁴⁴. La presión del matrimonio es evidente sobre el amigo, pero también sobre el patrón-cliente, en una acción propia de las relaciones de interdependencia de la época entre las clases dominantes. La inquina y rencor que evidencian en sus escritos, es comprensible en unos padres a los que se les ha matado un hijo, pero entran en contradicción con los sentimientos religiosos que les significaban, sobre todo a Amalia. Es obvio que consiguieron parar el indulto, incluso contra la influencia de la Regente. Constituye otro caso de primacía del interés particular ante el general a causa de la devolución de favores propia de una relación clientelar.

Luis García Peláez se carteó con Narciso Díaz de Escovar. Por su contenido parece que lo utilizaron los hermanos para encargarle gestiones en Málaga. También cita a Esquilache entre sus aliados, revelando que incluso el mismo jurado que lo sentenció se mostraba favorable al indulto. Reclaman de Narciso (con poca confianza) solicitar el perdón de la parte ofendida. Cuatro años después, habla de publicar una especie de periódico que llama *El García Peláez* con firmas de los más notables periodistas⁵⁴⁵. En el año 1898, con gobierno de Sagasta, lograron los hermanos el indulto de Francisco, pero no pudieron evitar que a cambio se dictara el exilio a EEUU.

⁵⁴⁴B L G (Archivo), Archivo Cánovas del Castillo, Legajo 26, Caja 33, Documento 03 (2), LORING, J.(MARQUES DE CASA LORING), *Carta dirigida a Antonio Cánovas del Castillo, para solicitarle denegación de indulto*, Málaga (La Concepción), 22-9-1892.

⁵⁴⁵ADE caja nº171, doc. (39.1), GARCÍA PELÁEZ, F.: *Cartas dirigidas a Narciso Díaz de Escovar*. Santoña, 14-5-1892.

Cuando intentaba dirigirse a ese país y esperando en Lisboa la llegada del barco que le trasladara, recibe la noticia del suicidio de Joaquín Ferrer Casanova. Encuentra en ello la redención de sus actos y la repulsa de sus enemigos, y así se lo comunica mediante hoja suelta al “Pueblo de Málaga” el 27 de diciembre de 1898. Arguye que la causa del suicidio ha sido el “desfalco en la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Málaga”, del que era director, ese hecho suponía la ruina de la Caja y de los miles de ahorradores malagueños. Lo relaciona con el homicidio de Manuel Loring del que fue protagonista hacía ya siete años, justificando la honradez de aquella campaña. Antepone la postura del pueblo que le apoyaba, a la de los poderosos y la prensa que decidieron en contra de él. Refleja cómo al suicida se le elevó a la hacienda municipal y se le colmó de honras, mientras él entraba en la cárcel. Tras la narración de la disputa periodística, ya descrita anteriormente, acusa a los defensores de Ferrer con aquellas cartas cómplices publicadas en la prensa local, como responsables del desfalco. Termina con una justificación de los hechos, como una defensa del pueblo frente a los poderosos⁵⁴⁶.

Contraria fue la postura de la prensa malagueña, en donde predominaron los tintes elegíacos y exaltantes al financiero malagueño, destacando un artículo necrológico en *La Unión Mercantil* de Manuel Altolaquirre Álvarez, padre del poeta y editor malagueño del 27, quien

⁵⁴⁶ ADE caja nº74, doc. (2.4), GARCÍA PELÁEZ, F: *Al pueblo de Málaga*, Lisboa, 27-12-1898.

reconocía que la causa fue el asunto del Monte de Piedad, “cruel proceso que había puesto en entredicho la reputación de un hombre honrado”⁵⁴⁷.

Francisco de Asís García Peláez logró desplazarse a la Habana y desde allí cuando iba hacia Nueva York a bordo del vapor “Buenos Aires”, murió a los 33 años de edad, tras recibir los santos sacramentos. No se especifica la causa de su muerte⁵⁴⁸.

Entiendo que, trascienden los hechos a un mero caso de honor o de violencia personal, aunque lo fueron. Se detectaron claves políticas, como la alusión al caciquismo de la defensa. La sentencia encontró como causa original, los artículos de Peláez y por lo tanto del homicidio. Y como causa definitiva el que se presentase Manuel a la Alcaldía de Málaga. Se habló de campaña de prensa contraria a los manejos de la oligarquía y favorable a Peláez. Fue un ejemplo más del clima de tensión y de violencia que se vivía en la sociedad española de final de siglo, especialmente entre periodistas y políticos y que tan admirablemente plasmó el profesor Álvarez Junco en su *Alejandro Lerroux. El emperador del Paralelo*.

Sin embargo, lejos de especulaciones políticas, en un poema manuscrito por el mismo Francisco de Asís aflora el determinismo imperante a través del destino de Manuel, acusándolo del crimen. Es más, reconoce “dile muerte sin ser amenazado”:

⁵⁴⁷ADE caja nº64, doc. (20), ALTOLAGUIRRE, M: a Don Joaquín Ferrer, Málaga, recorte prensa sin cabecera ni fecha.

⁵⁴⁸ADE caja nº171, doc. (39.1) ANÓNIMO: *Esquela mortuoria a Don Francisco de Asís García Peláez*. Sin fecha.

No fui yo quien le hirió, fue su destino
A influjo de su espíritu turbado
Por su pasión y encono dominado
Imprudente cruzose en mi camino
¿Que hice yo? No lo sé, quizás...
Me hizo instrumento de adverso hado
Dile muerte sin ser amenazado
Y mal herido y ciego abrí
Nunca mi mente concebir podría
Que mi mano dejase un hombre inerte
Pero en su ser la muerte presidía
E impulsado sin duda por su suerte
Logró en infesto y memorable día
Con mi muerte social su propia muerte⁵⁴⁹.

5.3 El crepúsculo de dos vidas encontradas

En el capítulo primero narré el recorrido vital de las dos personalidades malagueñas que perfilaron los contornos de la historia de Málaga de la segunda mitad del siglo diecinueve. Uno, como cacique local y de los “mayores capitalistas malagueños” como lo calificó su amigo Antonio Cánovas del Castillo. El otro, como artífice del régimen de la Restauración y jefe de filas del partido en el que militó Loring. Nos faltó el capítulo final de sus vidas, el del crepúsculo. En ambos, acompañó a la decadencia física inevitable de la edad, la financiera y la hemiplejía⁵⁵⁰ en el

⁵⁴⁹ADE caja nº64, doc. (20).

⁵⁵⁰“Apoplejía”, que se aplicaba a los “síntomas de intensidad” (pérdida súbita del conocimiento, pérdida del movimiento o de la sensibilidad). Durante el siglo XIX y principios del siglo XX, el tratamiento de los ictus era muy restrictivo, por no decir casi nulo. La sangría, los purgantes, algún sedante y la estimulación galvánica... Los ictus con pérdida de conciencia y la hemiplejía sin pérdida

caso de Loring; y la política y el magnicidio en el de Cánovas del Castillo. El relato lo he ideado con las formas de las Vidas Paralelas, empleadas en el inicio de esta tesis.

LORING

El homicidio de su hijo Manuel no fue la única muerte en la familia, anteriormente el matrimonio había sufrido la pérdida de sus hijos Tomás y Eduardo. Antes, de niña, había muerto su hija Lola⁵⁵¹. María Pía Heredia Grund cuenta en su biografía, que aún se asume como memoria familiar de los descendientes de los Heredia, resume la desgracia familiar de los Loring:

Tía Amalia tuvo nueve hijos... Lola murió niña, y Manolo... murió asesinado... Tomás murió joven, de tisis, y Eduardo envenenado por haber ingerido, queriendo aliviar un dolor de cabeza, una cantidad de arsénico. Así al morir sus padres, sólo vivían Jorge y sus cuatro hermanas⁵⁵².

Jorge Loring, al año siguiente de la muerte de su hijo, fue nombrado por la Regente, senador vitalicio (RD 9 de enero de 1892). Por lo que algo le aliviaría en su dolor (ya hemos visto la actuación decisiva de Cánovas en

de la conciencia eran las principales formas clínicas documentadas.” De ARBOIX, A, M.G. FABREGAS, M.G. y MARTÍ-VILALTA, J.L.”Los ictus a finales del siglo XIX y principios del siglo XX: una aproximación clínica y terapéutica “*Neurosciences and History*, 2013, pp. 6-11.

⁵⁵¹RAMOS FRENDON, E.M.: *Amalia Heredia Livermore, Marquesa de Casa-Loring*. Málaga, Universidad de Málaga, 2000, p.65.

⁵⁵²Heredia y Grund, M. P.: *Memoria...*”, p. 28.

el asunto)⁵⁵³. En el periodo comprendido entre los años 1892 y 1896 el marqués de Casa Loring ejerció de senador, dando colofón a su carrera política y completando su *cursus honorum*.

Para conocer los últimos años del prócer malagueño disponemos de dos testamentos ológrafos de Amalia Heredia. En el primer testamento, de abril de 1896, ya indica que el capital aportado al matrimonio por ella, que había heredado de sus padres Manuel Agustín Heredia e Isabel Livermore, “ha estado en ocasiones muy mermado”⁵⁵⁴. En esa fecha, aún Jorge Loring no había enfermado, pero su situación financiera era preocupante. Hasta tal punto, que Amalia suplica a sus hijos que no le pidan cuentas de la administración del patrimonio legado por sus padres. La predilección de Amalia por su yerno Francisco Silvela es manifiesta, situándolo como testaferro de todas las decisiones familiares. Ordena que se le considere “como mi propia persona consultándolo en todo y aceptando siempre sus indicaciones”⁵⁵⁵. Mostrándose a lo largo del testamento agradecida por su consejo.

El carácter fuerte y dominante de Amalia Heredia ya ha sido descrito anteriormente, pero se manifestaba sin disimulo en las cartas que dispongo. Me refiero a aquella que solicitaba a Cánovas dureza contra el “asesino de Manuel” y a la de agradecimiento por el cargo de senador otorgado para su

⁵⁵³El senado.es, archivo, senadores. “Expediente personal del senador vitalicio Marqués de Casa Loring, D. Jorge Loring Oyarzábal”, 2-1-2013.

⁵⁵⁴AHPMa, Protocolos Notariales, Escribanía de Francisco Villarejo, 1902, leg. 6054, fols. 5771-5772. HEREDIA, A.: *Testamento de Amalia Heredia Livermore*, en Madrid el 10-4-1896, protocolizado en Málaga, 1902, fol. 5771 (a).

⁵⁵⁵AHPMa, Protocolos Notariales, Escribanía de Francisco Villarejo, 1902, leg. 6054, fols. 5771-5772. HEREDIA, A.: *Testamento de Amalia Heredia Livermore en Madrid el 10-4-1896*, protocolizado en Málaga, 1902, fol. 5771 (r). Referencia que continúa en los dos párrafos siguientes.

marido. En los dos testamentos, la situación económica desfavorable y la enfermedad de su marido, facilitan la manifestación de ese carácter.

En ese primer testamento les dona a su yerno y a su hija Amalia, la finca de la Concepción, para ello suma el tercio de libre disposición conjunto del matrimonio. Consideraba que eran los únicos que podían salvarla, recomendándoles que si no pudieran soportar el gasto, vendieran las tablas de bronce romanas. Se refiere a la “Lex Flavia Malacitana” y la “Salpiense” ya mencionadas en el capítulo 1 de esta tesis. En él ya indiqué que el matrimonio Loring procedió a venderlas a continuación, sin esperar la decisión de sus hijos.

Gracias a este testamento de 1896, concretamente al establecer el reparto, tenemos noticias de los hijos y de sus propiedades. Sabemos que Jorge vivía aún con su padre. Respecto al palacete de calle Alcalá, acababan de venderlo o se está en ello, pues disponen de sus muebles y enseres. Que su hija María, estaba casada desde 1890, y que a Concepción debía de apoyársele más económicamente, pues se le da la casa de Hoyo Esparteros. Por último, a María, que no tenía hijos y disponía de la gran fortuna de su marido, no se le compensa. Ellos Constituían los cinco hijos que le quedaron al matrimonio, de los nueve que tuvo. A partir de entonces se pierde cualquier referencia al Marqués de Casa Loring en el Senado, coincidiendo con el año 1897, en el que fue declarado incapacitado por su familia debido a una enfermedad.

Dos años después del primer testamento, Amalia Heredia redacta su segundo, en 1898. Escribe: “estoy en la mayor amargura, mi marido enfermó hace más de un año sufriendo un ataque de hemiplejía”, y aunque está mejor, no tiene las facultades bastante claras para dirigir los negocios, dejándolos en manos de sus hijos y maridos⁵⁵⁶. Amalia expresa una situación que le sobrepasa, llegando a considerar que a sus hijas no les interese aceptar la herencia a su muerte. Además de la boda de su hija Amalia con Francisco Silvela y de Isabel con su hermano (el Conde de Benahavís), y su hija menor María del Rosario estaba casada con el Conde de Mejorada. De María habla también que se encuentra muy enferma y que teme por su vida: “Si tuviera la inmensa desgracia de perderla, es muy posible que su marido no siga con el cariño que ahora le demuestra a mis pobres nietos”⁵⁵⁷. Expresa ya una situación de depresión, poniéndose siempre en la peor de las situaciones. También habla de la casa de campo de La Concepción, que en el primer testamento se la donaba a Francisco Silvela y Amalia. Ahora se encuentra hipotecada y hace compartir la responsabilidad de liberarla a las dos hijas Isabel y Amalia, para ver si conjuntamente pueden salvarla⁵⁵⁸.

El Marqués de Casa Loring muere a las 10 de la mañana del 11 de febrero de 1900. En la casa heredada por su mujer en Hoyo Esparteros,

⁵⁵⁶AHPMa, Protocolos Notariales, Escribanía de Francisco Villarejo, 1902, leg. 8305, fols. 5773-5774. HEREDIA, A.: *Testamento de Amalia Heredia Livermore* en Madrid el 21-4-1898, protocolizado en Málaga, 1902, fol. 5773 (r)

⁵⁵⁷AHPMa, Protocolos Notariales, Escribanía de Francisco Villarejo, 1902, leg. 8305, fols. 5773-5774. HEREDIA, A.: *Testamento de Amalia Heredia Livermore* en Madrid el 21-4-1898, protocolizado en Málaga, 1902, fol. 5774 (a)

⁵⁵⁸AHPMa, Protocolos Notariales, Escribanía de Francisco Villarejo, 1902, leg. 8305, fols. 5773-5774. HEREDIA, A.: *Testamento de Amalia Heredia Livermore en Madrid el 21-4-1898*, protocolizado en Málaga, 1902, fol. 5773 (r).

cuando se vestía para ir a misa. Fue enterrado en el Cementerio de San Miguel, donde aún descansan sus restos en el panteón familiar de los Heredia. Pocas noticias aparecen en la prensa de Madrid. En *El Imparcial* del día 12, se incluyeron sueltos aludiendo al pésame del Senado y de la Reina al Presidente del Consejo de Ministros (su yerno). El día 14 ese mismo periódico publica un telegrama sobre el entierro en Málaga, donde se indicaba que abrían el cortejo las monjas Hermanitas de los pobres y los niños del Asilo, detrás iban el obispo y las autoridades⁵⁵⁹. *El Liberal* también utilizó pequeños espacios en los días 12 y 13, este último día con carácter de pésame del propio periódico, con una reseña vital en el que se alude a su condición de senador y a las muertes recientes de tres de sus hijos: Eduardo, Manuel y María⁵⁶⁰. *El País*, tan sólo hace alusión al pésame oficial emitido por el Senado⁵⁶¹. La notificación de su muerte al Senado la tuvo que hacer el Presidente del Consejo de Ministros Francisco Silvela, su yerno⁵⁶².

Su viuda, Amalia Heredia de Loring (como firma en sus testamentos) le sobrevivió dos años más, pues murió el 16 de septiembre de 1902, siendo enterrada junto a su esposo en el Panteón familiar de los Heredia. Lo había manifestado por escrito en su segundo testamento, donde también incluía una cristiana actitud de perdón: “Perdono a todos mis enemigos hasta el

⁵⁵⁹ *El Imparcial*, 12 y 14-2-1900, p. 2 y 3.

⁵⁶⁰ *El Liberal*, 12 y 13-2-1900, p. 3 y 2.

⁵⁶¹ *El País*, 13-2-1900, p. 2.

⁵⁶² http://www.senado.es/cgi-bin/verdocweb?tipo_bd=HI20&PWIndice=5&Signatura=HIS-0098-05&Contenido=8, consulta 1-1-2014.

asesino de mi hijo”⁵⁶³. Se refiere a su hijo Manuel, sin reconocer lo que pudo ser un trance de honor, como definiendo en esta tesis.

CÁNOVAS

En 1887 Cánovas tenía casi sesenta años, fue cuando se casó con Joaquina Osma y Zabala de treinta, hija de un banquero peruano de familia aristocrática. Todos los biógrafos la tachan de reaccionaria, histérica y arrogante. Como regalo de boda el suegro le entregó un espléndido palacio en Madrid cerca de la calle Serrano, actualmente Embajada de los Estados Unidos, el “Palacio de la Huerta”. Allí fue donde se celebraron fiestas que le convirtieron en real sitio, donde “Joaquina asumía unos aires de majestad que irritaban a la regente”⁵⁶⁴. Fernández Almagro aunque recoge la fama de “esquiva, altanera y orgullosa, no lo sería con el hombre que amaba... caldearía con su pasión el mutuo amor”⁵⁶⁵. Piqueras, más realista, interpreta que los dos matrimonios de Cánovas atendieron a dos flancos que siempre le importaron: la integración en la aristocracia y la ventaja política y material. Dos relatos distintos de una misma realidad histórica, comparándolos la historia se abre camino.

Piquera nos habla de la decadencia en Cánovas, en un ambiente indiferente ante la guerra de Cuba con brotes patrióticos, que llevarían al desastre final. Lo cierto es que el cerco de la prensa lo llevó al desprestigio

⁵⁶³AHPMa, Protocolos Notariales, Escribanía de Francisco Villarejo, 1902, leg. 8305, fols 5773-5774. HEREDIA, A.: *Testamento de Amalia Heredia Livermore* en Madrid el 21-4-1898, protocolizado en Málaga, 1902, fol. 5774 (r).

⁵⁶⁴PIQUERAS, J.A.: *Cánovas...*, p.173.

⁵⁶⁵FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Cánovas...*p.433.

ante la opinión pública, con la hostilidad de los próximos y de los opositores. Hubo un gran conflicto de liderazgo en el Partido Conservador, pues Romero Robledo y Francisco Silvela le disputaban la sucesión. El enfrentamiento se ejemplificó en el Ayuntamiento de Madrid que era regido por un romerista. Una comisión presidida por un silvelista descubrió que “Pepe el Huevero” no pagaba aranceles, y otras irregularidades en contratas, recomendando enviar el informe a la justicia. Cánovas y su Consejo de Ministros prefirió enviarlo al Tribunal de Cuentas, lo que era equivalente a querer tapar el caso. Como consecuencia se produjo la dimisión de Silvela, quien fundó la corriente Unión Conservadora⁵⁶⁶.

En los dos últimos años del Gobierno Cánovas, las Cortes se reunieron apenas cuatro meses y medio, por miedo a la oposición de los silvelistas. Hablando del último gobierno de Cánovas, Fernández Almagro nos confirma la enemistad con personalidades conservadoras, como el Cardenal de “ultraderecha”, que tenía su apoyo en la Reina Regente. Aunque el “Más visible enemigo de Cánovas era Silvela”⁵⁶⁷. Por lo que se rodeó de incondicionales.

El conflicto colonial, llevó a doscientos mil soldados a Cuba. El Senado americano presionó una intermediación con los insurgentes, que Cánovas rechazó. Forzando a Weyler a acabar con la guerra por cualquier medio. Cánovas tuvo respecto a la guerra de Cuba una gran imprevisión e impotencia. Piqueras, en contra de los que defienden que si hubiera

⁵⁶⁶PIQUERAS, J.A.: *Cánovas...*pp. 56-62.

⁵⁶⁷FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Cánovas...*p.518.

sobrevivido Cánovas no se hubiera llegado al desastre de 1898 (tesis promovida por Fernández Almagro). El mismo año del asesinato de Cánovas, el Presidente Mac Kinley reconoció a los insurrectos la beligerancia en la guerra civil cubana. Cánovas defendió el territorio patrio de Cuba y Filipinas, mediante la guerra, con un resultado catastrófico de vidas de españoles. Y no hizo nada por atacar los argumentos de los estadounidenses partidarios de la intervención en la prensa⁵⁶⁸.

Otro frente violento lo formaron los anarquistas, a los que respondió con la represión más sangrienta. El dramático atentado del Corpus de Sangre en Barcelona, con seis muertos y cuarenta y cuatro heridos, fue provocado por una bomba arrojada contra la multitud que acudió a la procesión. Desencadenó una oleada de detenciones indiscriminadas (cuatrocientas) con torturas y consejos de guerra en Montjuic que arrojaron ocho penas de muerte. Las ejecuciones sumarísimas provocaron las protestas de toda la izquierda y las condenas internacionales, frente a la inflexible postura de Cánovas. Consecuencia de ese ambiente de venganza entre las filas anarquistas, fue el asesinato del Presidente en el balneario de Santa Águeda cerca de San Sebastián, por el anarquista italiano Angiolillo el 8 de agosto de 1897. El asesino ante los insultos de Dña. Joaquina, le contestó que había cumplido su obligación de venganza “a mis hermanos de Montjuic”⁵⁶⁹.

⁵⁶⁸PIQUERAS, J.A.: *Cánovas...*, pp. 66-67.

⁵⁶⁹PIQUERAS, J.A.: *Cánovas...*, pp. 67-69.

Almagro, acusa del asesinato a tres fuerzas: la masonería, el filibusterismo y la acracia internacional⁵⁷⁰. Respecto al filibusterismo, se refiere a la financiación del puertorriqueño Batances, que actuaría como agente cubano. El profesor Piqueras no cree en la participación activa de Cuba en su muerte, piensa que el asesinato proporcionó a Cánovas “un fin trágico y grandioso”, en un momento de plena decadencia política. Su muerte tuvo una respuesta fría, según sus biógrafos Fabié, Maeztu, Varela y Azorín. El último gobierno de Cánovas, transcurrió desde la primera bomba de 1891, que estalló en Fomento de la Producción Nacional, a su asesinato siete años después. Víctima de su política de confrontación y violencia frente a los peligros de la sociedad establecida⁵⁷¹.

COMPARACIÓN DE LORING CON CÁNOVAS

Si la decadencia de Loring se inició en el comienzo de la última década del siglo, con la trágica muerte de su hijo, para Cánovas tuvo un inicio personal esplendoroso con su boda y vida cortesana en su palacio de La Huerta. La inicial recompensa de su nombramiento como senador vitalicio, en el caso de Loring, fue acompañada de la ruina económica que ensombreció el final de su vida. Respecto a Cánovas, la insurrección de Romero Robledo y Francisco Silvela dividieron a su obra principal: el Partido Conservador. Cuba iba a la sublevación con el apoyo norteamericano, mientras que Cánovas arrojaba más leña al fuego de la

⁵⁷⁰FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Cánovas...* p.570.

⁵⁷¹PIQUERAS, J.A.: *Cánovas...* p.200.

guerra. La violencia anarquista desencadenaba la represión desenfundada del Gobierno que le desacreditaba internacionalmente.

A la muerte anunciada, degradante y prolongada de Loring en Málaga con el inicio del nuevo siglo, precedió la violenta y trágica de Cánovas tres años antes. Ni uno ni otro permanecieron en el recuerdo de las gentes tras su muerte, de los muchos que le alagaron en vida. Loring en condiciones económicas complicadas, cuando había sido un empresario de éxito; Cánovas, cuestionado por sus partidarios, quien había sido el creador y padre de la Restauración.

5.4 Los senadores malagueños (1892 al 1900)

Para conocer el entorno que se encontró Loring durante su experiencia en la Alta Cámara, he hecho una aproximación a los senadores malagueños que le acompañaron en el escaño, al igual que lo hice anteriormente para el Congreso. Hablamos de los ocho años en los que fue senador, desde 1892 a 1900, aunque sólo asistió al senado hasta 1897, fecha en la que enfermó. He de recordar que el escaño de Loring era vitalicio, por lo que sólo lo perdió con su muerte en 1900. Para ello emplearé el único diccionario de parlamentarios andaluces que incluye

este periodo, el de M^a José Ramos Rovi⁵⁷²; junto a la página web del Senado (Senado.es). La muestra obtenida es de sólo 15 senadores, pues se han incluido sólo los nacidos en Málaga y los electos por esta provincia. La tabla confeccionada con las mismas entradas empleadas para el Congreso, se adjunta como Anejo 4.2 Hemos incluido tres columnas más, las referentes al número de legislaturas en que cada senador tiene la condición de vitalicio, de derecho propio o electivo. En la fila última, como en el caso de los diputados, hemos reflejado las características de un senador medio malagueño del periodo, para compararlo con el perfil de nuestro personaje.

La Cámara Alta, estaba pensada como contrapeso de la Baja, a la que Cánovas temía por su carácter “innovador”, por lo que los senadores en ningún caso eran elegidos directamente por los ciudadanos. Según la Constitución canovista de 1876, el Senado tenía trescientos sesenta senadores y así los clasifica en su:

Artículo 20.

El Senado se compone:

Primero. De Senadores por derecho propio.

Segundo. De Senadores vitalicios nombrados por la Corona.

Tercero. De Senadores elegidos por las Corporaciones del Estado y mayores contribuyentes en la forma que determine la ley. El número de los Senadores por derecho propio y vitalicio no podrá exceder de 180. Este número será el de los Senadores electivos⁵⁷³.

⁵⁷²RAMOS ROVI, M^a. J.: *Diccionario biográfico de parlamentarios andaluces 1876-1923*.

Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013.

⁵⁷³http://www.senado.es/web/wcm/idc/groups/public/@cta_senhis/documents/document/mdaw/mde5/~edisp/senpre_018546.pdf, consulta 3-4-2014.

Los vitalicios eran nombrados por el Rey, a propuesta del Gobierno entre las Academias, Grandes de España, embajadores, obispos o exministros. Como su propio nombre indica su sillón era conservado hasta su muerte, así ocurrió con Jorge Loring. Senadores de derecho propio, se llamaban así porque lo eran por razón de su cargo: Almirantes, Capitanes Generales y Grandes de España. A los electivos se les exigían gran cantidad de requisitos: tenían que ser mayores de treinta y cinco años, haber sido diputados al menos tres veces o: mayores contribuyentes, concejales, diputados provinciales; o pertenecer a: universidades, cabildos, academias o Sociedades Económicas de Amigos del País. Sus funciones duraban hasta diez años, pero cesaban al disolverse las Cortes.

El senador tipo malagueño de finales de siglo era varón. En sus primeras elecciones electo participó con 49 años, era mayor que el diputado medio. Loring lo hizo a edad más tardía, a los sesenta y nueve años, fue el mayor de los senadores malagueños de su época. La mayoría eran nacidos en la provincia de Málaga, (9 de 13 senadores) y solo dos lo eran de fuera de Andalucía. Predominaron entre ellos los militares, seguidos a corta distancia por los letrados, y fue importante el peso de los industriales y grandes propietarios. Recordemos que en el caso de los diputados prevalecían claramente los abogados.

Cuando entró por primera vez, los senadores que se encontraron llevaban una media de cuatro años como diputados, permaneciendo estos alrededor de once legislaturas en el Senado. La explicación la

conseguimos al confrontar el número de legislaturas y tipología de elección: Se obtiene el mismo número de senadores electivos que vitalicios, y sólo uno por derecho propio. Con una particularidad, cinco de los nueve electos terminaron como senadores vitalicios. Es decir, la mayoría comenzaban como electos y al poco eran nombrados vitalicios. Todos los malagueños participaron en alguna comisión, pero el mayor peso del trabajo lo soportaron cuatro senadores. Dos de ellos intervinieron más en los plenos por su condición de ministros (el Capitán General Weyler y López Domínguez), ambos eran militares.

Los temas de debate predilectos en esa década fueron las carreteras y los ferrocarriles, que completaron el entramado de la malla del transporte terrestre en España. Loring intervino en tan solo cuatro comisiones y de no demasiada enjundia (dos de carreteras y una de ferrocarriles). No se le conoce intervención en los plenos, como nueve de los quince senadores estudiados; solo hablaron seis de ellos. Casi todos pertenecieron al partido Conservador, como le correspondía a la cámara más moderada y condicionada por el Monarca. Murieron a los 71 años de media, edad muy próxima a la de los diputados malagueños de mediados de siglo. Loring murió a los 78 años, sobrepasando la media de edad del país. Confirmando una mayor esperanza de vida que el resto de los españoles contemporáneos.

El Marqués de Casa Loring formó parte de los cuatro aristócratas de entre los malagueños (un veintiséis por ciento del total). Por debajo del

porcentaje global de senadores aristócratas de la legislatura de 1891-1893, que fue del 29%. Parecen pocos en una institución que representaba a los intereses de la antigua aristocracia en su pacto con la burguesía. De la visión comparada de los dos cuadros (diputados y senadores), se resalta la presencia en ambos de representantes de cada una de las familias del triángulo financiero malagueño. Lo que demuestra la capacidad del sistema de incluir las elites económicas en sus instituciones representativas, así como las militares e intelectuales más significativas, no ocurría lo mismo con las clases populares.

En resumen, el senador tipo malagueño era varón, de edad avanzada, militar o abogado. Empezó como senador electo y acabó, al poco, como vitalicio. Permaneció una media de once legislaturas en el Senado, participando en varias comisiones, pero no intervino en los Plenos. Fue mucho más longevo que el resto de los españoles, pero menos de un cuarto de ellos fueron nobles. Con ciertas particularidades, Loring no se separó mucho de esta tipología.

5.5 En el Senado (1892-1900)

Loring fue nombrado senador vitalicio mediante Real Decreto del 9 de enero de 1892, a propuesta del Consejo de Ministros presidido por su

buen amigo Antonio Cánovas del Castillo. Juró su cargo el 20 de febrero⁵⁷⁴. Durante ese año se debatió el arreglo comercial con EEUU, y al final del mismo Cánovas del Castillo presentó su dimisión a causa de la división interna en su partido. Tras las correspondientes elecciones se completó el ciclo del turno, reiniciando con el gobierno Sagasta. Durante todo el periodo se sucedieron las comisiones relacionadas con infraestructuras terrestres (ferrocarriles y carreteras), cuyos dictámenes fueron aprobados sin discusión en el Pleno. Se incorporaron los diferentes tramos al Plan Estatal de Carreteras, y se completaron las subvenciones al ferrocarril aún vigentes en este periodo. En algún debate sale a la luz la falta de justificación de algunas de estas inversiones, argumentando las dificultades económicas surgidas por la deuda soberana.

Durante esta legislatura de 1891, Loring tuvo como única actividad política detectada, su inclusión como miembro en la comisión: “Disponiendo que en las Aduanas de la Península y Ultramar se mezcle el uno y medio por ciento de alquitrán de madera a toda partida de aceite de algodón que se importe.” El dictamen redactado por esa comisión nos da luz sobre el objetivo de ese proyecto de ley en su artículo 2º: “El aceite de oliva que se introduzca por las aduanas españolas será examinado; y si contiene mezcla de aceite de algodón o de otra grasa, se le mezclará con el 1 ½ por ciento de aceite de alquitrán... al fin de que se quede inutilizado para el consumo alimenticio”⁵⁷⁵. Es decir, una intención claramente

⁵⁷⁴DSS 20-2-1892, p. 2188.

⁵⁷⁵DSS de 27-4-1892, p. 2.820.

proteccionista a favor de los olivares jienenses. Con fecha 9 de mayo de 1892, se aprueba el proyecto de ley sin discusión⁵⁷⁶.

En el año 1893 se inicia la legislatura más prolífica de Loring en el Senado, con tres comisiones: dos de infraestructuras y una de protocolo. Respecto al ferrocarril de Almería a Canjáyar, es nombrado para la comisión el 15 de junio, para redactar el dictamen “Relativo al proyecto de ley de construcción de un ferrocarril que, partiendo del puerto de Almería, termine en Canjáyar”⁵⁷⁷. Mediante este proyecto de ley que viene del Congreso para su aprobación, se concede la construcción de dicho ferrocarril a un vecino de Alhabia, Juan Romera, a cambio de su explotación durante 99 años, aclarando que es sin subvención⁵⁷⁸. En aquellos momentos Ferrocarriles Andaluces convivía con la competencia de MZA y con algunas pequeñas concesiones, en la que podría enclavarse ésta de dudosa rentabilidad. No alcanzamos a conocer los posibles intereses de Loring con esa línea, por lo que no me atrevo a establecer una tesis al respecto, como hice con el evidente conflicto de intereses que se generó cuando fue nombrado para la Comisión del Ferrocarril Córdoba-Málaga. Pero, como indicaré más adelante, su hijo mayor recibió en herencia las concesiones de algunos proyectos ferroviarios en Almería:

⁵⁷⁶DSS de 9-5-1892, p. 3.049.

⁵⁷⁷DSS Apéndice nº 2, de 27-6-1893.

⁵⁷⁸DSS de 8-5-1893, p. 3.049.

luego no le eran tan ajenos.⁵⁷⁹ Parece que la rentabilidad de ese ferrocarril se deriva de la prosperidad de la exportación de la uva de barco⁵⁸⁰.

Al año siguiente, fue nombrado para la “Comisión de tres carreteras en la provincia de Málaga”⁵⁸¹. El dictamen aprobaba un proyecto de ley que venía del Congreso incluido en el Plan General de Carreteras del Estado: Bobadilla a la Cuesta del Espino a Málaga, otra de la Estación de Fuente Piedra a Sierra de Yeguas y otra de Coín a la de Málaga Álora. Analizado el dictamen se ve que se ha incluido una cuarta carretera no expresada en el enunciado. Se refiere a las que partiendo de la carretera Málaga- Cádiz llegue a Manilva y la de Coín a la carretera Málaga-Álora. Dándole a todas ellas la categoría de tercer orden⁵⁸². Ésta sí que se encontraba dentro de la zona de influencia de Loring, y demuestra que a pesar de su edad aún tejía desde Madrid sus hilos de influencia.

Completa sus trabajos en esa legislatura con una comisión de protocolo en la que era elegido por sorteo. Durante los años 1894 y 1895 sólo aparece en el DSS en las votaciones y cuando es nombrado en los sorteos de las diferentes secciones. Al año siguiente, se le nombró para una comisión de una carretera ajena a Andalucía (Tarancón)⁵⁸³. Como ya hemos apuntado, en 1897 enfermó de hemiplejía y tuvo que residir en Málaga hasta su muerte, sin poder acudir más al Senado. Se lo comunica

⁵⁷⁹ CUÉLLAR VILLAR, D.: *Transportes y desarrollo en el sureste andaluz (1850-1950). Economía, empresa y territorio*, Fundación de los Ferrocarriles, Madrid, 2003, pp. 376-377.

⁵⁸⁰ Uva de barco, se llamaba en Almería a aquella cultivada en parrales elevados y cuyo destino era la exportación a través del barco, para ello había que envasarla en barriles rellenos de corcho triturado.

⁵⁸¹ DSS de 2-6-1894.

⁵⁸² DSS Apéndice nº4 al 149.

⁵⁸³ DSS de 3-8-1896, p.851.

a dicha cámara el Presidente del Consejo de Ministros, Francisco Silvela, su yerno. Murió el 11 de febrero de 1900, a las diez de la mañana, en Málaga⁵⁸⁴. La causa de la muerte fue una apoplejía fulminante. A su viuda, Amalia Heredia Livermore, le deja los siguientes hijos: Jorge, diputado (posteriormente será senador) y viudo de una prima; Amalia, mujer del Presidente del Consejo de Ministros; e Isabel, viuda de su tío el Conde de Benahavís⁵⁸⁵. Cinco años de presencia en el Senado, y nueve de sueldo que, al decir de su mujer en el testamento, le debieron de venir muy bien a la hacienda familiar.

5.6 Los testamentos de la descapitalización

En el epígrafe 1.5 de esta tesis analicé la rápida capitalización de Jorge Loring a partir de la boda con Amalia Heredia, que le hizo ascender vertiginosamente en el escalafón social y económico malagueño. Saltamos cuatro décadas para observar el resultado de esa enorme acumulación de capital a final de siglo. Para ello voy a utilizar los dos testamentos ológrafos de Amalia Heredia Livermore, para informarnos de su situación financiera antes de su muerte. Estos documentos los entregó su hija Isabel después de la muerte de su madre el 16 de octubre de 1902, ante el notario malagueño

⁵⁸⁴http://www.senado.es/cgi-in/verdocweb?tipo_bd=HI20&PWIndice=5&Signatura=HIS-0098-05&Contenido=8, el 8-2-2019.

⁵⁸⁵*La Correspondencia de España*, 12-2-1900.

Francisco Villarejo. Los testamentos ológrafos tienen fecha de 10 abril de 1896 y de 21 de abril de 1898⁵⁸⁶.

El proceso de protocolización de los testamentos continuará con la solicitud de legalización en el Juzgado de la Alameda. Este, emprende el proceso de reconocimiento del testamento a través de tres testigos, que conocen la letra y la firma de Amalia. Incluye el Registro de Actos de Ultima Voluntad de Madrid, en que se certifica que no hay otro testamento. Por último, el juzgado se lo comunica al notario, y éste a los herederos. Proceso enojoso para sus descendientes y muy diferente al empleado por sus respectivos padres. El primer testamento lo redactó en vida de Jorge Loring y antes de su enfermedad (1896), le cede el quinto legal en caso de que muera antes que él y hace un llamamiento a sus hijos dando a entender una situación económica ruinosa:

y les suplico a mis hijos no le pidan cuenta del caudal que yo aporté al matrimonio, porque a pesar de los buenos deseos e incesantes trabajos de mi marido, ha estado en ocasiones muy mermado nuestro capital, habiendo yo aceptado siempre las consecuencias de todas las operaciones que ha hecho... espero que en los últimos años de la vida de mi marido serán más tranquilos y podrá dejar algún caudal a sus hijos, a quienes de nuevo suplico que mientras viva su buen padre no se le hostilice para que entregue nada y pueda vivir como si yo no faltara⁵⁸⁷.

⁵⁸⁶AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sin. 6054, fol. 5777, HEREDIA LIVERMORE, A.: *Entrega por Dña. Isabel Loring de dos testamentos ológrafos de Dña. Amalia Heredia Livermore para su protocolización*, Notaría Francisco Villarejo, Málaga, 1902.

⁵⁸⁷AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sin. 6054, fol. 5774 a, HEREDIA LIVERMORE, A.: *Primer testamento ológrafos de Dña. Amalia Heredia Livermore de 10-4-1896* en, Notaría Francisco Villarejo, Málaga, 1902.

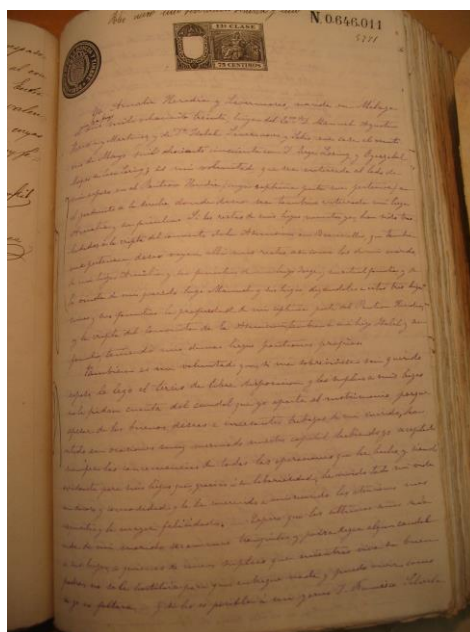


Foto 4. Primer testamento ológrafo de Amalia Heredia Livermore,
Fuente: AHPMa, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sin. 6054, fol.
5774 a, HEREDIA LIVERMORE, A.: *Primer testamento ológrafos de Dña.*
Amalia Heredia Livermore de 10-4-1896 en, Notaría Francisco Villarejo,
Málaga, 1902.

Habría que estudiar que no se trate de un reproche encubierto a su marido, eximiendo a su hermano Tomás, verdadero gestor de la empresa familiar. El segundo testamento ológrafo, justo dos años después de redactado el primero, presenta un panorama aún más desolador:

Mi marido enfermó hace más de un año... no tiene sus facultades lo suficientemente claras para dirigir los negocios. Aunque antes de esa enfermedad había hecho tales gastos fundados en el porvenir de una mina y otras empresas, que al caer él en la cama estábamos ya arruinados y debiendo mucho, sobre todo a los maridos o familias de sus tres hijos casados... Nuestra situación es cada vez más falta de recursos y temo que vayamos pronto a una suspensión de pagos⁵⁸⁸.

⁵⁸⁸ AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 6054, fol. 5776 a, HEREDIA LIVERMORE, A.: *Segundo testamento ológrafo de Dña. Amalia Heredia Livermore de 21-4-1898 en, Notaría Francisco Villarejo, Málaga, 1902, fol. 5773 (a).*



Fot. 5 Amalia Heredia Livermore ya en declive vital, refleja el espíritu del testamento, imagen de *La Ilustración Española y Americana* de 30 de noviembre de 1902.

Ambos documentos expresan la imagen de desolación y de impotencia ante la enfermedad de su marido, que le incapacita. Su excelente preparación cultural no le habilita para afrontar una situación empresarial compleja. Culpa a los últimos negocios del marido (entre otros una mina) de la situación que afrontan, agravada por la enfermedad de su marido. Aunque duda de que a sus hijos les interese reclamar la herencia, deja todo a sus cinco hijos y a la viuda de Manuel, ya que su marido no se encuentra en condiciones de administrar el patrimonio familiar⁵⁸⁹.

⁵⁸⁹Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sin. 6054, fol. 5776 a, HEREDIA LIVERMORE, A.: *Segundo testamento ológrafo de Dña. Amalia Heredia Livermore de 21-4-1898* en, Notaría Francisco Villarejo, Málaga, 1902.

Las deudas acumuladas con los maridos de los tres hijos casados le afligen, viendo como única solución la venta del patrimonio heredado de su padre. Los principales deudores son sus yernos: Francisco Silvela, el conde de Benahavís, Ricardo Heredia y Ana Martínez (viuda de Manuel Loring). Deuda no concretada en el segundo testamento, pero que estimaba en el primero en 250.000 pesetas. Por todo ello proceden a vender parte del patrimonio familiar al comenzar el nuevo siglo, lo harán a la Sociedad Minero-Metalúrgica de Peñarroya (SMMP).

Si analizamos los síntomas indicados en el testamento, hay un tema preocupante, la falta de liquidez. Toda su preocupación es pagar las deudas que, aunque inconcretas, parecen muchas. El total de la dote que aportó en 1851 Amelia al matrimonio, fue de 9,5 millones. De ella 5,6 millones de reales, corresponden a metálico, efectos deudores y efectos de morosos, es decir dinero circulante. Como vimos, constituía un ejemplo de las casas de comercio de su época, que asumían grandes riesgos. El circulante de los negocios de la familia Loring disminuyó catastróficamente, de manera que las deudas lo superan con mucho. La suspensión de pagos provocada por la falta de liquidez, es el reproche que teme Amalia le hagan a Jorge sus hijos⁵⁹⁰.

⁵⁹⁰ AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 6054, fol. 5776 a, HEREDIA LIVERMORE, A.: *Segundo testamento ológrafo de Dña. Amalia Heredia Livermore de 21-4-1898* en, Notaría Francisco Villarejo, Málaga, 1902.

En el segundo de los testamentos ológrafos hace una relación de propiedades, con una valoración de algunas de ellas, que resumimos a continuación⁵⁹¹:

TABLA Nº 14 RESUMEN RELACIÓN DE PROPIEDADES DEL 2ª TESTAMENTO DE AMALIA HEREDIA

Casa de calle Salitre	16.000 duros
Hoyo Esparteros 29 (donde vivo)	
Acciones de la ferrería	12.000 duros
Fincas y playas junto la ferrería	20.000 duros
Deuda venta olivar Ronda	20.000 duros
Proyectos de ferrocarriles Saca corta árboles en Montes de Ronda Salto del agua del Chorro. Ferrocarril de las minas a estación de Puertollano. Mitad de la sociedad de Corta de Pinos en Cazorra Participaciones Sociedad María Isabel de Puertollano. Deudas no cobradas de la Ferrería Legado de su hermano Manuel	
Ferrería de la Concepción de Marbella arrendada a Pallarmé	20.000ptas

Fuente: Elaboración propia a partir del testamento de Amalia Heredia⁵⁹².

Dentro de la poca fiabilidad de este documento (Tabla nº 14), que nunca se podrá considerar como una liquidación de bienes, es la única información de que disponemos de la situación financiera de Jorge Loring en su ocaso vital. No es una liquidación de bienes pues no le acompaña

⁵⁹¹Único dato del que disponemos al no haber localizado particiones testamentarias.

⁵⁹²AHPMa, Fe Pública, Protocolos notariales, testamentos y dotes, sign. 6054, fol. 5776 a, HEREDIA LIVERMORE, A.: *Segundo testamento ológrafo de Dña. Amalia Heredia Livermore de 21-4-1898* en, Notaría Francisco Villarejo, Málaga, 1902.

ninguna firma de perito que lo avale. Y porque muchas de las propiedades no están valoradas. Sí lo hacen las liquidaciones de bienes estudiadas en su capitalización inicial. La información que aporta Amalia en su testamento es meramente estimativa. Lo que nos habla de la falta de capacidad de la Heredia para afrontar la situación de crisis económica familiar, que ella cataloga de suspensión de pagos.

La inversión en una mina a la que hace mención Doña Amalia, parece ser que se refiere a la participación en la Sociedad María Isabel de Puertollano y al ferrocarril que une la estación con el enclave minero. Ambas propiedades están indicadas en la Tabla 14. La sociedad “Loring, Heredia, Larios” que controlaba los yacimientos del Valle del Guadiato en Córdoba, fue la iniciadora de la cuenca carbonífera de Puertollano. Los ingenieros de dicha sociedad fueron los que en 1873 descubrieron el yacimiento de María Isabel en Puertollano. Su nombre parece que proviene de “pila de la Reina Isabel II”, denominación inicial de dicha explotación.

Un año después el Conde de Montoro, crea la Sociedad María Isabel. De ahí provienen las acciones referidas en el segundo testamento de Amalia Heredia. En 1916 la Sociedad Minera y Metalúrgica Peñarroya (SMMP) adquiere la concesión de dicha explotación, uniéndola a la que ya disponía del pozo Asdrúbal, muy próximo a él⁵⁹³. La sociedad Peñarroya (SMMP) se consolidó desde 1900 a 1910 como la principal productora minera de plomo de España. Convirtiéndose en 1914 en la primera. La

⁵⁹³LÓPEZ-MORELL, M.A.: “Peñarroya: un modelo expansivo de corporación minero-industrial, 1881-1936”, *Revista de Historia Industrial*, nº23, 2003, pp. 95-135.

expansión espacial (Badajoz, Córdoba, Jaén, Ciudad Real y Murcia) y la diversificación hacia sectores industriales, de producción de energía eléctrica y ferrocarriles la colocó como un referente industrial español de inversión extranjera⁵⁹⁴. Es decir, si los hijos de Jorge Loring hubieran aguantado los diez años posteriores a la muerte de su padre, la venta a Peñarroya de las acciones de María Isabel y del ferrocarril desde las minas a Puertollano, hubieran generado un enorme beneficio.

Sus intereses en los Montes de Ronda y en la Sociedad de Corta de Pinos en Cazorla, estaban vinculados a la fabricación de traviesas. Éstas tendrán especial interés en próximas fechas al mejorarse la infraestructura ferroviaria en España. Se cambiaron las vías de hierro fundido por las de acero colado, a la vez que las traviesas y el balasto. También incluye proyectos ferroviarios que la familia Loring conservó, pues Jorge Loring Heredia los recibió de su padre en 1899. Como el ferrocarril de Lorca a Almería, aunque sabemos que estuvieron poco interesados en su construcción⁵⁹⁵.

Gracias al salto de agua del Chorro, su hijo Jorge inició la construcción de la primera central hidroeléctrica de la provincia. Además de la concesión poco pudo realizar pues murió en 1905, año en que se inauguró la presa dirigida por Rafael Benjumea, también emparejado con los

⁵⁹⁴JIMÉNEZ HERNANDO, J.M.: “Historia de las concesiones del grupo María Isabel “, *De re metallica*, nº27, 2016, pp. 61-68.

⁵⁹⁵CUÉLLAR VILLAR, D.: *Transportes y desarrollo en el sureste andaluz (1850-1950). Economía, empresa y territorio*, Fundación de los Ferrocarriles, Madrid, 2003, pp. 376-377.

Loring-Silvela⁵⁹⁶. Abasteció de electricidad durante algunos años a parte de la provincia. Todas las inversiones analizadas tuvieron futuro, pero en esos momentos de crisis no eran las más adecuadas para materializarse, generando un problema de liquidez. En opinión de Amalia los llevó a la ruina.

5.7 Una presunción ideológica

No es descabellado pensar que Loring siguió la corriente de pensamiento de Cánovas, su amigo, su asesor legal, con el que compartió comunidad de intereses. Era una relación de ayuda mutua, aunque Cánovas políticamente fue su patrono como líder del Partido Conservador. Loring lo sentó en el consejo de administración de los Ferrocarriles Andaluces a cambio de su apoyo interesado. Francisco Silvela y de Le Vielleuze⁵⁹⁷, como yerno de Jorge Loring, y con una relación muy especial

⁵⁹⁶ <https://gw.geneanet.org/sanchiz?lang=es&n=loring+heredia&oc=0&p=jorge>, consulta 30-3-2019.

⁵⁹⁷ **Francisco Silvela y de Le Vielleuze**, nacido en el exilio francés, su abuelo fue alcalde de Madrid y afrancesado exiliado. Francisco fue abogado y excelente jurista. Convergíó con Cánovas en el Sexenio, en el liberalismo conservador, tras ser elegido diputado. Participó en la redacción de la Constitución de 1876 y el Código Civil de 1889. Se casa con Amalia Loring Heredia en 1875. Se enfrentó con Romero Robledo, tanto por carácter, como ideológicamente; inicialmente ambos cortejaron a Amalia Loring, hasta que Francisco se casó con ella, luchando posteriormente por la primogenitura de Cánovas. Romero Robledo representó al caciquismo y a la manipulación electoral, mientras Silvela lo era del regeneracionismo, dentro del Partido Conservador. Consideraba que debido al caciquismo no había opinión pública, por ello, en 1892 rompió con Cánovas, también por la entrada de Romero Robledo en el Gobierno. Promovió un periódico *El Tiempo* contrario al órgano oficial conservador: *La Época*. Y se decidió a hacer una organización política propia, aunque no un partido. En 1897, el asesinato de Cánovas desencadenó la lucha por liderazgo en el Partido Conservador, con tres candidatos: Romero Robledo, Alejandro Pidal y Silvela. Representaban respectivamente: al caciquismo, el catolicismo radical y el regeneracionismo. Silvela con Pidal pactaron un programa para un nuevo partido, Unión Conservadora, con el que se presentaron a unas nuevas elecciones. Sagasta reconoció a la Unión Católica la legitimidad ideológica del conservadurismo, considerando a Silvela

con su mujer, también debió de influirle. Aunque le hubo de suponer un gran dilema cuando surgieron las discrepancias con Cánovas. Loring debió compartir esas políticas y principios doctrinales de ambos políticos conservadores, que se debatieron en las tertulias de su palacete en calle Alcalá o en la finca de la Concepción en Málaga⁵⁹⁸.

Loring, aunque no fue ningún teórico político, debió seguir del doctrinarismo inglés y francés, combinado con unas dosis del moderantismo local de Francisco Pacheco, Jaime Balmes y Donoso Cortés. Como doctrinario, hizo residir la soberanía “en el trono con el pueblo”, y fue contrario al sufragio universal⁵⁹⁹. La representación la reserva para los más capaces, es decir, defendía el sufragio censitario⁶⁰⁰. Como lo demuestra que sólo se presentara a diputado, cuando ese tipo de sufragio era el empleado en las elecciones; salvo en las primeras, al parlamento de la Restauración. En relación al poder, debió de tener una visión unitaria, en la que la Corona se reservaba el poder moderador. Defendió la Monarquía Constitucional, uniendo los derechos históricos de ésta con la soberanía nacional⁶⁰¹. La nación debió ser para Loring la “unidad de destino en lo universal”, idea que después siguieron Ortega y Gasset y José Antonio Primo de Rivera⁶⁰². Concibió la religión como base de la sociedad civil, y la católica como religión del Estado; aunque defendió

como jefe de la oposición. Entre 1899 y 1903 ocupó dos veces la presidencia del Consejo de Ministros incorporando a su gabinete políticos como Antonio Maura o Eduardo Dato. En 1903 se retiró definitivamente de la vida política.

⁵⁹⁸Existen documentos fotográficos al respecto: Patronato Botánico de Málaga, Álbum Silvela.

⁵⁹⁹FERNANDEZ ALMAGRO, M.: Cánovas..., p. 86.

⁶⁰⁰PIQUERAS, J.A.: Cánovas... p106.

⁶⁰¹FERNANDEZ ALMAGRO, M.: Cánovas..., p. 297.

⁶⁰²PIQUERAS, J.A.: Cánovas... p. 109.

la tolerancia religiosa. Estas defensas de la nación y de la religión católica debieron ser en Loring las propias de un nuevo converso. Debido a que su ascendencia y educación americana, influyeron decisivamente en su juventud. El debate parlamentario en el que se puso en duda su españolidad debió condicionar su actuación posterior.

Loring se sintió representante de la clase alta burguesa, defendiendo sus intereses. Para ello, preservó la inevitable desigualdad, considerándola por derecho natural. Lo que tiene la consecuencia de que para él, sufragio universal, comunismo y socialismo pudo significar lo mismo⁶⁰³. Loring, como todo burgués de su época, defendía que la propiedad era un valor irrenunciable que constituía la base de la sociedad, como así había sido reconocida en todas las constituciones españolas del siglo. Era un valor que anteponían a la libertad, en su ideario. Loring también tuvo que afrontar la cuestión social, defendiendo la caridad cristiana como fórmula para paliar la miseria. Así lo practicó en la década de los cincuenta cuando, gracias a su generosidad, se dispensó medicinas a los afectados por la peste o acompañó a aquel pobre en su procesión funeraria pagada por él. Ciertamente le supuso el título nobiliario. Los cambios respecto a la cuestión social que se produjeron en Inglaterra y la promulgación de la encíclica “De Rerum Novarum” del Papa León XIII debieron influirle. Aunque no creo que el viejo industrial asumiera, en su última década, esos cambios sociales. Lo que no cabe duda que fuera contrario al marxismo y ajeno a cualquier acercamiento al socialismo.

⁶⁰³PIQUERAS, J.A.: *Cánovas...*, pp. 161 y 162.

El debate entre los miembros del Partido Conservador entre el regeneracionismo y el caciquismo, surgido en la última década del XIX confundieron al viejo Loring. Los resultados, tan queridos al ferroviario, del avance de los republicanos debieron incomodarle. Sobre todo, cuando su yerno se escindió del Partido Conservador⁶⁰⁴. Aunque no le sonaría mal la reforma de la administración, del programa regeneracionista. O la defensa de una burocracia del Estado profesionaliza, sin involucración partidista. Aunque la regulación de lo social de los regeneracionistas, originó una contradicción en su liberalismo, pues promovía el intervencionismo⁶⁰⁵. Respecto a la religión, la confunde con la política, como casi todo el pensamiento conservador de su época⁶⁰⁶. Respecto al republicanismo su posición fue contraria, como se ve en su defensa de la llegada de la Restauración. Pero su cercanía a un republicano de orden como fue José Carvajal Hué⁶⁰⁷, no le debió de dejar indiferente. Llevó la contabilidad del ferrocarril a Málaga y de Ferrocarriles Andaluces, lo que demuestra la confianza que depositó Loring en este político. Ambos defendieron con decisión la familia, la propiedad y el orden público⁶⁰⁸.

⁶⁰⁴MORENO LUZÓN, J.: *Romanones...*

⁶⁰⁵ARRANZ NOTARIO, L: *Silvela. Entre el liberalismo y el regeneracionismo*. Madrid, FAES, 2013.

⁶⁰⁶SILVELA, F.: *Necrología de Dña. Trinidad Grund de Heredia*. Málaga, Imprenta A. Gilbert, 1896.

⁶⁰⁷**José Carvajal Hué** (1835-1899), criado por su madre viuda Magdalena Hué, lo envió a un liceo en Burdeos. Trabajó inicialmente en Málaga como tenedor de libros de contabilidad. Como jefe de contabilidad actuó en Ferrocarriles Andaluces. Logró licenciarse en derecho en España, ejerciendo primero en Málaga y posteriormente en Madrid, donde destacó como gran orador. Fundó el Banco de Málaga, pues tuvo una gran actividad exitosa como empresario, y también lo hizo como periodística durante la Restauración. Se adscribió al partido republicano, siendo amigo de Castelar o Rivero, siguiendo la corriente del primero. Fue votado diputado nacional por Gaucín en los años 1872, 1873, 1879 y 1881 y por Málaga en 1891 y 1893. Actuó varias veces como ministro en la I República, con Salmerón y Castelar. Cristiano convencido, adoptó posturas independientes de su partido.

⁶⁰⁸ARCAS CUVERO, F.: *El republicanismo malagueño...*, p.1

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

A lo largo de esta investigación he podido observar las características generales de Jorge Enrique Loring Oyarzábal, esas que no lo hacen singular, sino tan solo un buen burgués de su tiempo. Una de ellas es la tendencia a adoptar prácticas aristocráticas propias del Antiguo Régimen, tendencia constatada en la burguesía española y en otras sociedades europeas contemporáneas. Esa predisposición quedó evidente cuando adquirió el título de marqués, en un momento vital en que el viento soplaba de cola, convirtiéndole en aristócrata por derecho. Me estoy refiriendo a la década quinta del siglo diecinueve, caracterizada por su promoción social y empresarial: boda con Amelia Heredia, compra de la hacienda de la Concepción, socio fundador del Banco de Málaga, adjudicación del ferrocarril a Málaga y nombramiento como marqués de Casa Loring...

Uno de los factores que mantiene unidos a los burgueses es su cultura. Sus fórmulas simbólicas, su refinada manera de vivir. A esos aspectos culturales le llama Kocka “la naturaleza burguesa”, que hunde sus raíces en la Ilustración. Aquella que acercó la alta cultura y el coleccionismo

a la aristocracia en el siglo XVIII. Cultura y caridad son utilizadas por el matrimonio Loring como elementos de prestigio y de ascensión social, aunque no fueran ajenas a sus inclinaciones y creencias personales. Unidas a los lances de honor, completan las cuatro reglas defendidas por la historiografía británica: honor y justicia (los duelos), civilización (arqueología) y filantropía (caridad).

He encontrado tres episodios, de la vida de Loring, donde los duelos tienen un papel protagonista, y otro anterior en que actuó como padrino pero que lo llevó a su primer desafío. Este reto fue efectuado vía epistolar por el republicano Francisco Aguilar. Tuvo como causa el citado apadrinamiento que, según Aguilar, fue manejado de forma poco ortodoxa por nuestro protagonista. Loring argumentó con contundencia, desarmó al impulsivo antequerano y evitó el lance de honor. En el debate parlamentario sobre su españolidad, los progresistas pretendían impugnar el acta de diputado del ferroviario. Ante la tensa situación que se produjo en el hemiciclo, retiraron la moción debido al temor de que se convirtiera en una afrenta de honor. El duelo que sí se efectuó, fue el que desencadenó la muerte de su hijo Manuel, posible alcalde de Málaga, a manos del periodista liberal Francisco de Asís García Peláez. Cuatro duelos relacionados con Loring en la escasa documentación disponible sobre el empresario malagueño son un indicio claro de que debió de haber muchos más. El duelo violento era una nítida manifestación de no aceptar la justicia estatal, de admitir solo el foro propio como manera de dilucidar conflictos relacionados con el honor. Una justicia caduca propia del Antiguo Régimen.

Donde más contribuyó Jorge Loring a la Málaga actual es en su aportación al patrimonio cultural. Concretamente con el Jardín Botánico de La Concepción y los monumentos arqueológicos depositados en el Museo de la Aduana y en el Arqueológico Nacional. Constituye un aspecto más de burgués ilustrado, pues él y su mujer, Amalia Heredia, siguen el modelo aristocrático del siglo XVIII. Aunque no por ello olvida el principio de rentabilidad de todas sus empresas, incluidas las culturales, dándoles un carácter patrimonial. Así se entiende la correspondencia que mantuvo con la Real Academia de la Historia, en la que solicitaba autorización para realizar unas excavaciones arqueológicas y quedarse con los restos materiales hallados. Los bronce romanos, según su cuñado Manuel Rodríguez de Berlanga, los compró en 1851 por 3.500 reales. Su familia, con Loring ya enfermo, los vendió en 1897 al Museo Arqueológico Nacional por un precio de cien mil pesetas. Obtuvo un rédito de un 5,35% anual; fue, pues, una buena inversión. Otro aspecto de burgués aristocrático lo constituye su afición a los libros antiguos. Su colección de bibliófilo tuvo la virtud de incluir lo más escogido, compartiendo esa afición con su cuñado Tomás Heredia. Como anécdota señalar, que las guías de viaje incluían en esa colección los bronce romanos.

La práctica caritativa está asociada a los valores religiosos del Antiguo Régimen y a los usos habituales de la nobleza. El matrimonio Loring influyó con ella en el imaginario colectivo malagueño, procurando siempre que sus buenas obras quedaran expuestas en la prensa local. Especialmente destacó la imagen de “santa” caritativa y benefactora de

Amalia Heredia, que competía con la de su cuñada, Trinidad Grund. Pero también el mismo Loring acompañó por las calles de Málaga a aquel pobre de solemnidad en su entierro, o pagó las medicinas durante la epidemia de cólera en la ciudad. Este mensaje se le hizo llegar a la piadosa Reina Isabel II, quien le concedió el marquesado y otras condecoraciones a su mujer. La caridad fue usada por el burgués decimonónico, como cortina para ocultar las condiciones límite de trabajo de las clases subalternas en las fundiciones, telares o almacenes.

Continuando con las características que tiene en común Jorge Loring con sus colegas burgueses, hemos corroborado la sucesión de casamientos endogámicos entre la oligarquía malagueña. Esta norma la cumplió Loring a través de su boda con Amalia Heredia, entrando así a formar parte de las cuatro sagas familiares malagueñas que se entretajieron en las ramas genealógicas de los Loring, Heredia, Larios y Crooke. También cumplieron la norma catalana de “la tercera generación”. Así lo hicieron las tres sagas del triángulo de poder malagueño: el fundador hecho a sí mismo, la segunda generación que amplía el patrimonio del primero y la tercera que lo dilapida. Los Heredia siguieron la regla, aunque ya iniciaron su decadencia con la segunda generación y la culminaron con la tercera: despreocupada, dilapidadora y poco luchadora. Aunque esto último no parece consumarse en el caso de los Larios, que en su tercera generación modificaron el negocio familiar prolongándolo en el tiempo.

La familia Loring construyó su “casa de comercio” como todos los oligarcas malagueños. Siguió una práctica común a la burguesía española y similar a la “casa industrial catalana”. Jorge Loring practicó los principios de lucha generacional por el control de la sociedad familiar al desbancar a su hermano mayor como líder de ella. Un hecho casi simétrico al que se produjo con el banquero catalán Francisco Fontanellas.

El ferrocarril fue uno de los mitos del progreso asentado en la mentalidad del mundo burgués del Diecinueve. El marqués de Casa Loring fue ante todo un “ferroviario de éxito”, un “hombre de su tiempo” que supo ver las posibilidades de negocio que el nuevo medio de transporte suponía. Pero también y sobre todo, de prestigio social y ascenso personal. En el siglo XX, con dos guerras mundiales, estados totalitarios y la destrucción del medio ambiente, descubrieron las contradicciones de un progreso que convertidos en medios de dominación de los seres humanos. La “Nueva historia cultural” se aleja del progreso (preservado por el marxismo ortodoxo y la nueva historia económica) que ha llevado al acercamiento al cataclismo ecológico, postura defendida también por la historia social crítica. En el Diecinueve se permitía hacer poesía del humo que proyectaba la máquina del tren hacia el cielo.

Muchos políticos coparon a su vez los asientos en los consejos de administración de las compañías ferroviarias de España. Así lo hicieron dos amigos de Loring, Cánovas y Silvela, en ANDALUCES. O como hemos visto, el mismo Loring fue político con interés por sus vinculaciones con las empresas del ferrocarril, y escogió las comisiones relacionadas con las

djudicaciones de ese medio de transporte. En una muestra más de la interrelación entre poder político y poder económico. A lo largo del Diecinueve, del 39 al 44 % de los grandes empresarios fueron políticos. El pensamiento liberal decimonónico estuvo en contra del intervencionismo del Estado, pero la burguesía buscó su amparo para incrementar sus beneficios. Tuvo como objetivo prioritario evitar la competencia. Jorge Loring en su primera legislatura como diputado, logró ser nombrado secretario de la comisión sobre el Ferrocarril Villarrobledo a Córdoba y Málaga. En ella se estableció la mejora de la subvención a la concesión ferroviaria, que al año siguiente se le adjudicó a Loring de manera uninominal, aunque representaba los intereses del Triángulo Malagueño de Poder. Política y finanzas, una relación simbiótica que permanece a lo largo del tiempo. Tanto en su época como diputado como en la final de senador, intervino en comisiones relacionadas con el ferrocarril, fue un ejemplo de la interacción entre el poder económico y el poder político, aunque mantuviera una imagen pública de desinterés.

Jorge Loring Oyarzábal coincide sustancialmente con el “diputado medio” malagueño de su época. Intervino poco en el Parlamento, como correspondía a su condición de diputado subordinado que le cedía el protagonismo a su jefe de filas. Aunque no era abogado, profesión de la mayoría de los diputados, sino Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, como algunos de sus compañeros de escaño. Mantuvo una alta rentabilidad en sus negocios, lo que le llevó a ser uno de los mayores contribuyentes,

requisito necesario para concurrir como elegible en el sistema censitario. Murió a los 69 años, edad próxima a la media de sus compañeros de escaño, pues los diputados disfrutaban de una esperanza de vida mayor que la de un español de su época. Fue el iniciador de una saga familiar de parlamentarios.

Termino con el argumento con que inicié estas Conclusiones, Jorge Loring reúne casi todas las características comunes del burgués decimonónico español: currículo político, relaciones intensas con sectores míticos del progreso (ferrocarriles), constitución de sociedades comerciales familiares interrelacionadas entre sí mediante matrimonios endógenos, la aspiración cultural y caritativa de emulación aristocrática y, por último, se aprovechó de la relación entre el poder político y económico. Pero como ya indiqué en la Introducción, son sus contradicciones las que enriquecen el análisis del protagonista y lo singularizan. Nos muestran al personaje en toda su complejidad: esa es la ventaja de la biografía crítica. Salgamos del primer boceto que el pintor hace del retratado, trazos rápidos que pretenden captar lo que tiene en común con otros. Vayamos al detalle, agudicemos la vista, hagamos un zoom en el visor de la cámara de fotos. Del detalle y la comparación surgirá la contradicción y el posible perfil borroso de aquel burgués decimonónico tan lejano.

Loring compartió la universalidad de la regla burguesa: justicia de mérito, vida metódica y trabajo regular. Participó de ellas con dedicación y abnegación, aunque no dudó en usar su boda para capitalizarse. Esa fue su

primera contradicción. Gracias a su matrimonio, Jorge Loring pasó a administrar la herencia de su mujer. La desproporcionada diferencia de la dote respecto a las arras y las repercusiones económicas, políticas y sociales de su boda no se aprecian entre los burgueses de Valencia o Barcelona, ni en los banqueros catalanes. El “matrimonio entre iguales” y el equilibrio económico requerido del contrato matrimonial era característico de la segunda generación en las buenas familias barcelonesas. Hemos visto como la casuística de los banqueros catalanes se equilibraba entre los “hechos a sí mismos” y los que se capitalizaron por herencia. La norma que se cumplía en el Levante peninsular era la equiparación de la dote y las arras aportadas al matrimonio: la boda equilibrada en cuanto a clase y patrimonio. En Loring su mérito inicial consistió en una buena boda de conveniencia, desequilibrada en su balance de resultados.

Jorge Loring no fue un “prestamista profesional” como nos preguntábamos al comienzo del epígrafe correspondiente, sino un “comerciante banquero”, una figura contemplada y estudiada por la historiografía inglesa. Ante la liberalización de la propiedad a comienzos del siglo XIX, los banqueros ingleses no pudieron satisfacer las nuevas necesidades crediticias y fueron complementados por esos mercaderes. En España, el comerciante de productos agrícolas se aseguraba la materia prima necesaria para la exportación y el mantenimiento de los precios gracias al control sobre los agricultores generado por el crédito hipotecario. Así lo hicieron los comerciantes de productos vitícolas malagueños, pero también lo hemos visto reflejado en los valencianos con sorprendente

igualdad en motivaciones y procedimientos. Su papel se fue diluyendo, pero se mantuvo durante la Restauración como un método más de control clientelar dentro del sistema político de patrono-cliente. Loring continuó la práctica crediticio-comercial de su padre, lo que constituye otra contradicción: siendo un liberal conservador convencido de las ventajas “del progreso”, continuará con esa actividad mucho después de intervenir decisivamente en la fundación del Banco de Málaga. Esa práctica le permitió mantener su clientela, lo que posibilitó su ascensión y consolidación política, igual que hicieron los Ybarra en Sevilla como dirigentes del Partido Conservador.

El pragmatismo de la Unión Liberal, partido al que Loring perteneció y que tan vinculado estaba al lobby cubano, previsiblemente lo llevó a turbios negocios. Desde su delegación filipina traficaron con chinos, usados como mercancía. Hemos visto como, por esas fechas, nuestro protagonista ya controlaba la empresa familiar “Jorge Loring y Cía.”. Es imposible creer que desconociera esa práctica tan lucrativa de su negocio. Ramón Argüelles Alonso y Antonio López adquirieron títulos de nobleza y gozaron de gran prestigio a pesar de que tuvieron una intervención intensa en el tráfico de esclavos. Esta fue una práctica admitida, circunscrita a Cuba y Puerto Rico y justificada en la viabilidad económica de la colonia. No he logrado encontrar otro documento que hiciera mención a la actuación de su empresa en el tráfico de esclavos. Pero considerando que mantenía una delegación en Filipinas y el largo flete hasta Cuba, se justificaba el retorno con otra mercancía autóctona. El incidente diplomático del Gravina posibilitó el

conocimiento de una documentación que normalmente se ocultaba, ya que el tráfico de esclavos estaba mal visto y perseguido por el Gobierno de su Graciosa Majestad.

Jorge Loring no fue un importante especulador inmobiliario como otros burgueses de su tiempo, entendiendo el término especulador como el que obtiene un alto porcentaje de sus beneficios en el mercado inmobiliario. Por tanto, esas experiencias especulativas deberían figurar al comienzo de estas conclusiones, pues son una contradicción propia del sistema y no una singularidad del personaje. Rechazo también, la hipótesis inicial en la que argumentaba conseguirlo gracias a “información privilegiada”. Esta es un arma más del burgués, un arma que utiliza en su lucha contra la competencia. Lo hemos podido comprobar en las dos investigaciones realizadas sobre el tema. Aunque su actuación en la “Posada de la Corona” fue un ejemplo de actividad especulativa inmobiliaria, ya que cumple la regla del beneficio a corto plazo; gracias a su ascendencia en el Ayuntamiento malagueño, obtuvo una suculenta rentabilidad al vender, en el mismo año, las seis parcelas generadas.

En la Explanada de la Estación, como director del Ferrocarril Córdoba-Málaga, Loring defendió los intereses de su empresa. Pero también su prestigio personal, luchando de 1866 a 1868 por el trazado de un bulvar frente a la solución del proyecto inicial del Ministerio de Fomento (una rotonda). La explicación la encontramos veinte años después, cuando el ferroviario ya no estaba en la dirección de ANDALUCES, ahora en manos

francesas. Esta, solicitó la ubicación de las oficinas de los Ferrocarriles Andaluces en el centro del bulevar de la Explanada de la Estación. Se descubren así las intenciones de Loring, pues en una rotonda difícilmente cabría el “Palacio de la tinta”. El burgués del siglo XIX consideraba el urbanismo como un escenario donde representar su posición social y política. De ahí que el ferroviario defendiese la ubicación de las oficinas de la empresa que fundó: eran un símbolo de su poder y prestigio.

En Sevilla, los agentes comerciales e industriales de la ciudad ganaron la apuesta al ubicar la estación del ferrocarril en la plaza de Armas, ordenando su entorno ya a mediados de la década de 1850. Málaga había logrado, mucho antes que Sevilla, desprenderse del corsé de sus murallas y tuvo un proceso industrial temprano y potente. Mientras, Sevilla es calificada por sus historiadores como “al margen de la Revolución Industrial”. Es contradictorio que una ciudad como la malagueña, más acorde con los tiempos, sufriera estos atentados contra el “progreso”. La causa del conflicto de la Explanada de la Estación es achacable a las tensiones internas existentes entre las elites dominantes de la ciudad. Finalmente, todo se torció debido a la oposición de los Larios. Los intereses de los oligarcas unas veces confluyen y otras entran en lucha, con un efecto bloqueador que convertía las pretendidas virtudes del sistema liberal en un modelo ineficiente.

La mayor contradicción respecto al mito del progreso que representó el ferrocarril, la constituyó la liquidación del Ferrocarril Córdoba-Málaga en

1878. La estrategia fue claramente diseñada por Jorge Loring. Era el responsable del triángulo de directores y la persona a la que se comisionó para lograr la devolución del capital desembolsado o avalado por ellos. La solución fue hacer descansar el peso de la operación liquidadora sobre las espaldas de los obligacionistas y accionistas minoritarios. Mientras, ellos tres, como acreedores deflacionistas y como nuevos socios fundadores de ANDALUCES, fueron los verdaderos beneficiarios de la operación. Loring fue quien mantuvo el pulso final. Doblegó a los accionistas gracias a su habilidad de jugador de póker. El resultado: pequeños accionistas arruinados y muchos ayuntamientos de Córdoba y Málaga engañados por aquellos predicadores del progreso (Guerola y Loring) cuando, a comienzos de 1860, recorrieron la provincia para vender acciones del ferrocarril. La teoría de las elites nos muestra cómo se veían a sí mismos: eran los “elegidos” para tomar las decisiones políticas y económicas, con una visión determinista que los justificaba como clase dirigente.

En 1872 ya era un político avezado y director gerente de la principal ferroviaria andaluza. Cuando visitaba Málaga y paseaba por la hermosa Alameda que le vio crecer desde niño, sentiría la sensación del poderoso, del hombre admirado por los petimetres y las jovencitas de la alta sociedad malagueña que galanteaban por aquel bulevar emblemático. Ese mismo sentimiento le embargaría desde la atalaya de su palacio veraniego, desde el jardín de la Concepción al contemplar Málaga a sus pies. Sin embargo, los acontecimientos que ocurrieron en noviembre de ese año disiparon

esas sensaciones. He relatado los detalles de ese alzamiento liderado por los republicanos malagueños siguiendo al general Contreras.

En las cartas que amigos y subordinados le enviaron a Córdoba descubrimos las inquietudes que estos hechos provocaron en su entorno. En todas las misivas se detecta el ambiente de la elite, de “la oligarquía de la Alameda”, que se sentía amenazada y que ante los acontecimientos decide huir y alejarse de Málaga. Antes que Loring, Martín Larios y Tomás Heredia abandonaron la ciudad en un barco que los llevó a Gibraltar. Sabemos que la fuerza pública los protegió, o al menos lo intentó, controlando y haciéndose fuerte en la zona urbana que les pertenecía por derecho: la Alameda y la plaza de la Constitución. La elite económica malagueña era “gente de orden”, y para el progreso y por el bien de sus negocios, el “orden público” era fundamental. El orden constituía, junto a la propiedad, los dos principios fundamentales de su pensamiento político. Pero ni la estructura represiva del Estado ni las máximas autoridades locales estaban lo suficientemente potenciadas y coordinadas para garantizar su seguridad.

Durante dos días, toneleros, estibadores del puerto, hilanderas, lavanderas, costureras..., ocuparon el espacio público burgués y lo hicieron suyo. Fueron unos sucesos que para los habitantes del Perchel constituyeron un espejismo, pero que para la burguesía malagueña, que tenía muy presente la reciente “Revolución Gloriosa”, constituían una grave insubordinación de la clase subalterna que les atemorizaba. Prepotencia y

seguridad en sí mismos característicos del burgués, frente a la angustia y falta de confianza que les ofrecía el Estado. Representado en este caso por los dos gobernadores, enfrentados en una lucha de intereses.

Loring, en la década de 1850, emprendió una “irresistible ascensión” social y económica, que debió de culminar con la operación especulativa de venta de las líneas ferroviarias de las que era propietario a Ferrocarriles Andaluces. En la década final de siglo, las muertes prematuras de casi la mitad de sus hijos, precedidas de aquel extraño duelo que concluyó con la muerte violenta de su hijo Manuel, fue el inicio del final de aquel burgués de éxito. El nombramiento como senador vitalicio le pudo sacar de una depresión sobrevenida tras la muerte del hijo, según cuenta Amalia en una carta de agradecimiento a Cánovas.

El relato en primera persona de Amalia Heredia, plasmado en sus dos testamentos ológrafos, nos narra su decadencia. La situación de suspensión de pagos en 1898, debido a unas recientes inversiones mineras, fue la causa que los llevó a la ruina antes de que su marido sufriera una hemiplejía. Ese mismo año, su familia lo declaró incapacitado. Dos años después, Jorge Loring murió de un ataque de apoplejía. De la trepidante ascensión a la decadencia, triste imagen de la vida de un burgués malagueño. De mirada sesgada e inteligente, de natural tan taciturno como su lema: “Faire sans dire”. Metáfora de una burguesía en el ocaso, de una burguesía que dominó la segunda mitad del siglo XIX en Europa, en España, en Málaga. También de un país que perdía el último lema de su Imperio con la humillante derrota cubana, su última colonia.

Mientras, en Málaga, la crisis económica se arrastraba desde la epidemia de la filoxera. Ya nunca volvió a ser la misma.

Una posible línea futura de investigación podría abrirse entre aquellos burgueses malagueños del siglo XIX que consumaron las características culturales establecidas para la burguesía inglesa, similares en muchos casos a las de catalanes y valencianos. La caracterización de “buen burgués” de nuestro personaje ha quedado demostrada a lo largo de esta tesis, y él podría ser el inicio de ese proyecto aglutinador. Soy consciente de que he clavado un alfiler en el sur del mapa de España entre las banderolas de los burgueses del siglo XIX ya estudiados. Unas son más grandes y abarcan ciudades o regiones españolas, otras son chinchetas que señalan a un personaje singular en un lugar concreto. La dispersión regional de las investigaciones realizadas y la sectorización profesional o empresarial, delatan la necesidad de síntesis de un proyecto colectivo a nivel nacional. Es el principal problema detectado, aunque mi objetivo es mucho más modesto.

He intentado mostrar la vida de un burgués real, con características comunes a los de su clase, pero también con las singularidades observadas a través de sus contradicciones. La imagen de Loring no aparece perfilada y nítida: la figura arrogante de capitán de empresa contrasta con la huida a medianoche en el último tren a Córdoba, atenazado por el miedo a una insurrección popular. Aunque siempre nos quedará recordarlo como el responsable de la llegada del ferrocarril a Málaga, o el salvador de la Lex Flavia Malacitana. Complacernos con las

piezas arqueológicas del Loringiano depositadas en el Museo de la Aduana. O disfrutar del placer estético de La Concepción. Y añorarlo. Ese era mi objetivo, aunque otros lo han sabido decir de mejor manera. Termino con palabras robadas a los profesores Justo Serna y Anaclet Pons en *Los triunfos de un burgués*. Para que al leer este texto se comprenda si lo he conseguido:

Hablamos de un tiempo alejado: un pasado extraño y distante que, en principio, no nos concierne. Por eso, hemos de recuperar y recrear esa vida, lo que tiene de concreto y lo que tiene de general, de manera eficaz, con sentido y con un relato convincente... El pasado no es exactamente el espejo en el que hallar nuestra imagen nítida y evidente... De serlo, entonces ese espejo solo reflejaría algo borroso... Tienen algo de nosotros, sin duda, pero esas imágenes no son nuestro calco: son un juego de espejos cuyo resultado desconocemos.

FUENTES PRIMARIAS

FUENTES PRIMARIAS

Archivos consultados

. Archivo Díaz de Escovar (Málaga) (ADE).
Archivo del Congreso de los Diputados. (ACD)
Archivo Diocesano de Málaga. (ADMa)
Archivo Histórico de Asturias (AHA)
Archivo Histórico Ferroviario (AHF)
Archivo Histórico Nacional. (AHN)
Archivo Histórico Provincial de Málaga. (AHPMa)
Archivo Histórico Municipal de Málaga. (AHMMa)
Archivo Histórico Municipal de Antequera. (AHMAAn)
Biblioteca Lázaro Galdiano (Archivo) (BLG)
Archivo de la Real Academia de la Historia. (ARAH)
Archivo del Senado. (AS)

Periódicos contemporáneos.

Diario de Sesiones del Congreso.

Diario de Sesiones del Senado

Diario Mercantil.

El Avisador Malagueño.

El Imparcial,

El Liberal.

El País.

La Correspondencia de España

La Unión Mercantil.

Obras contemporáneas.

GRANÉS, S. M.: *Calabazas y cabezas; [Texto impreso]: semblanzas de personajes, personas y personillas que figuran o quieren figurar en política, literatura, armas, ciencias o tauromaquia; escritas en verso por Salvador M. Granés (Moscatel) e ilustradas con caricaturas de Perea y Luque; con una carta-prólogo de Manuel del Palacio*. Madrid, M. Romero, 1879.

GUEROLA, A, *Memorias del gobernador Antonio Guerola: Málaga 1857-63*. Sevilla, Fundación Sevillana de Electricidad, 1995.

HEREDIA Y GRUND, M. P.: *Memorias de una nieta de don Manuel Agustín Heredia*. Madrid, Rivadeneyra, 1955.

LAFUENTE, M.: *Historia general de España, desde los tiempos primitivos hasta la muerte de Fernando VII*. Barcelona, Montaner y Simón Editores, 1890.

MADOZ, Pascual: *Diccionario geográfico-estadístico-geográfico, 1845-1850* (Edición facsímil) Tomo XI, Valladolid, Ámbito Ediciones, 1986.

MARTÍNEZ y MONTES, Vicente: *Topografía médica de la ciudad de Málaga*. Málaga, Círculo Literario de Málaga, 1852.

MERCIER, A Y DE LA CERDA, E.: *Guía de Málaga y su provincia*. Cádiz, Tipografía de la Marina, 1866.

MORAYMA Y SAGRARIO, M.: *Historia General desde los tiempos antehistóricos hasta nuestros días*. 1886-1896. Madrid, Felipe González, 1892.

SILVELA, F.: *Necrológica de Dña. Trinidad Grund de Heredia*. Málaga, A Gilbert, 1896.

SILVELA, F.: *Discurso pronunciado en el acto de recibir la visita de numerosas comisiones del partido liberal conservador de Málaga y su provincia, el día 30 de julio de 1888*. Málaga. Imprenta del Correo de Andalucía, 1888.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

ACOSTA RAMÍREZ, F.: *La cámara elitista: El Senado español entre 1902 y 1923*. Córdoba, Ediciones de la Posada, 1999.

AGUIRREAZKUENAGA Y OTROS: *Diccionario biográfico de los parlamentarios de Vasconia 1808-1876*. Vitoria, Parlamento Vasco, 1993.

ÁLVAREZ JUNCO, J.: *Alejandro Lerroux. El Emperador del Paralelo*. Madrid, Síntesis, 2005.

— *Mater Dolorosa. La idea de España en el siglo XIX*. Madrid, Taurus, 2001.

— “Redes locales, lealtades incondicionales y nuevas identidades colectivas en la España del siglo XIX”, en ROBLES, A. (edit.) *Política en penumbra. Patronazgo y clientelismos políticos en la España contemporánea*, Madrid, Siglo XXI, 1996.

ÁLVAREZ JUNCO, J. (coord.): *Populismo, caudillaje y discurso demagógico*. Madrid, CIS, 1981.

ANGUERA, P.: *El precedents del catalanisme. Catalanitat i antcentralisme: 1808*. Barcelona, Empúries, 2000.

ARCAS CUBERO, F.: *El republicanismo malagueño durante la Restauración (1875-1923)*. Córdoba, Aytº de Córdoba (Delegación de Cultura), 1985.

ARTOLA, M.: “La Monarquía Parlamentaria”, *Ayer* 1, 1991.

— “La burguesía revolucionaria (1808-1874)” en ARTOLA M. (dir): *Historia de España*. Madrid. Alianza Editorial, 1990.

— “Introducción”, en ARTOLA, M. (dir): *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, Salamanca, Banco de España, 1978, pp.11-31.

— “La acción del Estado” en ARTOLA, M (dir): *Los ferrocarriles en España*, Madrid, Banco de España, 1978, pp. 341-453.

— “Conclusiones”, en ARTOLA, M. (dir): *Los ferrocarriles en España*, Madrid, Banco de España, 1978. PP 513-529.

— *Partidos y programas políticos. (1808-1936)*. Madrid, Aguilar, 1974.

ARRANZ NOTARIO, L: *Silvela. Entre el liberalismo y el regeneracionismo*. Madrid, FAES, 2013.

AVILES, J. ELIZALDE, M^a. D., y SUEIRO, S.: *Historia política 1875-1939*. Madrid, Istmo, 2002.

AYMES, J.R.: “Catecismos franceses de la revolución y catecismos españoles de la Guerra de Independencia: esbozo de la comparación”, en OSEMBACH, G. y DE LA PUELLES, M. (dirs.) *La Revolución francesa y su influencia en la educación en España*, Madrid, 1990, pp. 407-436.

BAHAMONDE, A.: *El horizonte económico de la burguesía isabelina: Madrid 1856-1866*. Madrid, UCM, 1981.

BAHAMONDE, A y MARTÍNEZ, J.A.: *Historia de España. Siglo XIX*, Madrid, 1994.

BALDÓ, M.: “Las raíces sociales de la Revolución Gloriosa: reflexiones para un debate”, en DONEZAR, J. y PÉREZ LEDESMA, M. (eds.): *Antiguo Régimen y liberalismo (Homenaje a Miguel Artola)*, Madrid, 1994.

BARTOLOMÉ, JM.: *La hegemonía de una nueva burguesía en el Bierzo (1800-1850)*. León, Universidad de León, 2000.

BERAMENDI, J.G.: “La cultura política como objetivo historiográfico, Algunas cuestiones de método” en ALMUNIA, C. y otros, *Culturas y civilizaciones III*, Congreso Universidad de Valladolid, 1998.

—“La historiografía de los nacionalismos en España, *Historia Contemporánea* 7, 1992, pp. 155-182.

BERAMENDI J.G. (edit), *Galicia e la historiografía*, Santiago de Compostela, 1993.

BERLANGA, M.J.: “El descubrimiento de las tablas de bronce con las leyes municipales de Málaga y Salpensa en octubre de 1851”, *Jábega* nº 88, 2001, pp. 54-62.

BONED COLERA, A.: *José López Domínguez. Radiografía de un militar reformista en el periódico “El resumen”*. Málaga, Diputación Provincial de Málaga (SEDMA), 2000.

BRAGA, G.: “Introducción” en PARETO, V.: *Formas y equilibrios sociales*, Madrid, Ediciones revista de Occidente, 1966.

BURDIEL, I.: *Isabel II. Una biografía. (1830-1904)* Madrid, Santillana, 2010.

—*Morir de éxito: el péndulo liberal y la revolución liberal del siglo XIX. Liberales, agitadores y conspiradores. Biografías heterodoxas del siglo XIX*. Biblioteca Virtual Cervantes, 2012. (Edición original, 1999).

—“Miths of failure, Miths of success: New perspectives en Nineteenth-Century Spanish Literalism”, *The journal of Modern History*, nº 70, 1998.

—*La política de los notables. Moderados y avanzados durante el régimen del Estatuto Real (1834-1836)*. Valencia, Alfons el Magnanim, 1987.

BURDIEL, I. (coord): *Liberales, agitadores y conspiradores. Biografías heterodoxas del siglo XIX*. Madrid. Espasa, 2000.

— “La política en el reinado de Isabel II”, *Ayer* 29, 1998.

BURDIEL, I. y ROMERO, MC.: “Los sujetos en el proceso revolucionario español del siglo XIX: El papel de la prosopografía histórica”, *Historia Contemporánea* 13-14, 1996, pp. 140-156.

BORJA RIQUER I PERMAYER: “Les burguesías i el poder a l’Espanya de la Restauració (1875-1900)”, *Recerques*, 28, 1994, pp. 44-58.

BURGOS MADROÑERO, M.: “De negrero a intendente de la marina española: Pedro Blanco”, *Jábega*, 66, Málaga, 1989, pp. 36 a 44.

CABRERA, M. (dir): *Con luz y taquígrafos. El parlamento de la Restauración (1913-1923)*. Madrid, Taurus, 1998.

CABRERA, M. y REY, F.: *El poder de los empresarios, política e intereses económicos en la España contemporánea (1875-2000)*. Madrid, Taurus, 2002.

CALZADA DEL AMO, E.: *Germán Gamazo (1840-1901). Poder político y redes sociales en la Restauración*. Madrid, Marcial Pons, 2011.

CAMPOS ROJAS, M.V: *Semblanza biográfica de Jorge Enrique Loring Oyarzábal*. Málaga, Aula de Dirección Estratégica (ADE), 2006.

—“Jorge Enrique Loring Oyarzábal 1822-1900” en CABRERA, F. y OLMEDO, M. (coords.): *Malagueños en la Historia*, Málaga, Benedicto, 2006.

—“Jorge Enrique Loring Oyarzábal: Primer marqués de Casa Loring (1822-1900)”, *Jábega* 58, 1987, pp. 32-38.

—*Actividades mercantiles de la familia Loring*, Málaga, UMA, 1986.

—“Biografía de Jorge Enrique Loring”, en *Personajes en su historia*, Málaga, Argubal, 1985, pp. 205-208.

CAMURRI, R.: “Las elites italianas”, en ZURITA, R. y CAMURRI, R (eds.): *Las elites en Italia y en España (1850-1922)*, Valencia, Universidad de Valencia, 2008.

CÁNOVAS DEL CASTILLO, A.: *Obras completas*. Madrid, Fundación Cánovas del Castillo, 1997.

CÁNOVAS DEL CASTILLO, E.: *Cánovas del Castillo. Juicio que mereció a sus contemporáneos. Españoles y Extranjeros*. Madrid, M. Romero, 1901.

CÁNOVAS, F.: *El partido moderado*, Madrid, 1982.

CARASA SOTO, P.: “La historia de las elites políticas en el parlamento español: de la prosopografía a la Historia cultural”, en ZURITA, R. y CAMURRI, R (eds.): *Las elites en Italia y en España (1850-1922)*, Valencia, Universidad de Valencia, 2008.

— “Elites castellanas de la Restauración”, *Historia contemporánea* nº14, 1996.

— “La movilización cerealista castellana y los precedentes del 98. Del proteccionismo al regeneracionismo” en FUSI, J. P. (ed.): *Antes del “desastre” origen y antecedentes de la crisis del 98*, Madrid, Marcial Pons, 1996.

— *Elites. Prosopografía contemporánea*. Valladolid, Universidad de Valladolid, 1994.

CARASA, P. (coord): *Ayuntamiento, Estado y Sociedad. Los poderes municipales en la España contemporánea*. Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2000.

CARASA, P. (dir): *El poder local en Castilla. Estudios sobre su ejercicio durante la Restauración (1874-1923)*. Valladolid. Universidad de Valladolid, 2003.

— *Elites castellanas de la Restauración. II Una aproximación al poder político en Castilla*. Valladolid. Junta de Castilla y León, 1997.

CARDONA, G.: *Los Milans del Bosch, una familia de armas tomar. Entre la revolución liberal y el franquismo*. Barcelona, Edhasa, 2005. CARMONA, J.: *Aristocracia terrateniente y cambio agrario en la España del siglo XIX. La casa de Alcañices (1790-1910)*. Salamanca, Junta de Castilla y León, 2001.

CARO, D.: “Poderes locales y poder central en la España contemporánea” en el *XV Encuentros de Historia y Arqueología: la administración municipal: poder y servicio*, Cádiz, Diputación de Cádiz, 2000.

CARO, D. (edit): *El primer liberalismo en Andalucía (1808-1868). Política, Economía y Sociabilidad*. Cádiz. Universidad de Cádiz, 2005.

CARO, D. (dir): *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*. Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 2010.

CARR, R.: *España 1808.1939*. Barcelona, Ariel, 1969.

CASTRO, C.: *La revolución liberal y los municipios españoles*. Madrid, Alianza Editorial, 1979.

CASTRO, C. y MORENO LUZÓN, J.: “El gobierno de la ciudad” en BONAMUSA, F. y SERRAYONGA J. (eds.), *La sociedad urbana en la España Contemporánea*, Barcelona, EHC., 1994.

CIERVA, R.: *El triángulo III. La dama de Montmatre*. Planeta, Barcelona, 1991.

CLAVERO, B.: “Política de un problema: la revolución burguesa”, en CLAVERO, B., RUIZ TORRES, P. HERNÁNDEZ MONTALVÁN, F.: *Estudios sobre la revolución burguesa en España*, Madrid, 1979.

COMELLAS, J.L.: *Cánovas del Castillo*. Barcelona, Ariel, 1997.

— *Los moderados en el poder; 1844-1854*. Madrid, 1970.

CORTAZAR, G. Y OTROS, “Las elites en la modernización española”, *Espacio, Tiempo y Forma*, 1990.

CRUZ, J.: *Los notables de Madrid. Las bases sociales de la revolución liberal española*. Madrid, Alianza, 2000.

—*Cánovas del Castillo*. Barcelona, Ariel, 1997.

—*Gentlemen, Bourgeois, and Revolutionaries: Political Change and Cultural Persistence Among the Spanish Dominant Groups, 1750-1850*, Cambridge, 1966.

CRUZ ARTACHO, S.: “Clientes, clientelas y política en la España de la Restauración”, *Ayer* 36, 1999, pp.105-129.

CRUZ, R. y PEREZ LEDESMA, M. (eds): *Cultura y movilización en la España contemporánea*. Madrid, Alianza Editorial, 1997.

CUADRADO, M.: *Elecciones y partidos políticos de España (1868-1931)*. Taurus. Madrid, 1969.

CUELLAR VILLAR, D. y SANCHEZ PICÓN, A. (dir): *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 2008.

CUELLAR VILLAR, D.: “El primer impulso ferroviario en Andalucía (1851-1880)”, en CUELLAR VILLAR, Diego y SANCHEZ PICÓN, Andrés (dir): *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 2008. PP. 81-160.

—“El segundo impulso ferroviario en Andalucía (1880-1941), en CUELLAR VILLAR, D. y SANCHEZ PICÓN, A. (dir): *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2008, PP. 161-238.

—*Transportes y desarrollo en el sureste andaluz (1850-1950). Economía, empresa y territorio*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles, 2003.

DARDÉ, C.: *Antonio Cánovas y el liberalismo conservador*. Madrid, FAES, 2013.

DAUMARD, A. (dir.): *Les fortunes françaises au XIXe siècle*. Paris, Ecole Pratique des Hautes Études and Mouton, 1973.

DAVIS, J.C. y BURDIEL, I. (EDS.): *El otro, el mismo : biografía y autobiografía en Europa (siglos XVII-XX)*. Valencia, Universitat de València, 2005.

DEL PINO, E.: "La Esclavitud en Málaga: Desde los orígenes hasta la caída de la monarquía visigoda", *Jábega*, Málaga, 1976.

DÍAZ MORLÁN, P.: *Los Ybarra. Una dinastía de empresarios, 1801-2001*. Madrid, Marcial Pons Historia, 2002.

DOMÍNGUEZ ORTIZ (dir): *Historia de Andalucía*. Barcelona, Planeta, 1981.

DURÁN DE LA RÚA, N.: *La Unión Liberal y la modernización de la España isabelina. Una convivencia frustrada, 1854-1868*. Madrid, Akal, 1979.

EIRAS ROEL, A.: *El partido demócrata español, (1849-1868)*. Navarra, EUNSA, 1961.

ERICE, F.: *Propietarios, comerciantes e industriales. Burguesía y desarrollo capitalista en la Asturias del siglo XIX (1830-1885)*. Oviedo, Universidad de Oviedo, 1995.

ESTEBAN DE VEGA, M.: "Cambios y permanencias en las elites políticas y administrativas del reinado de Fernando VII", *Historia Contemporánea*, 13-14, 1996, pp.229-238.

ESTRADA, M.: *La lucha por el poder: derecho de sufragio y fraude electoral. Liébana 1834-1868*. Santander, 1999

ESTRADA Y SEGALERVA, J.: *Efemérides malagueñas*. Málaga, Gráf. San Andrés, 1970-1971.

FABIÉ, A.M.: *Cánovas del Castillo. Su juventud. Su edad madura. Su vejez. Estudio biográfico*. Barcelona, Gustavo Gili, 1928.

FAES DÍAZ, E.: “El marqués de Comillas: un banquero camino del altar” *Historia Social* 64, 2009, pp. 121-137.

FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Cánovas. Su vida y su política*. Madrid, Tebas, 1972.

FERNÁNDEZ BENITEZ, V.: *Burguesía y revolución liberal en Santander, 1812-1840*. Santander, Ayuntamiento de Santander, 1989.

FERNÁNDEZ DOMÍNGUEZ, A.: *Leyes electorales de diputados a Cortes en el siglo XIX. Estudio histórico y jurídico-político*, Madrid, 1992.

FERNÁNDEZ GARCÍA, A.: “Introducción a “Los fundamentos de la España liberal (1834-1900). La sociedad, la economía y las formas de vida””, en MENÉNDEZ PIDAL: *Historia de España*, XXXIII, Madrid, 1997.

FERNÁNDEZ GARCÍA A. y RUEDA LAFOND, J.C.: “La sociedad. Los grupos sociales”, en “Los fundamentos de la España liberal (1834-1900). La sociedad, la economía y las formas de vida””, en MENÉNDEZ PIDAL: *Historia de España*, XXXIII, Madrid, 1997.

FERNÁNDEZ-PARADAS, M.: “Jorge Enrique Loring Oyarzabal,” en PAREJO, A. (coord): *Grandes empresarios andaluces*. Madrid, LID, 2011.

FERNANDEZ SEBASTIÁN, J. Y FUENTES, J.F. (dirs): *Diccionario político y social del siglo XIX español*. Madrid. Alianza Editorial, 2002.

FONTANA, J.: “La época del liberalismo. Volumen 6”, en FONTANA, J. y VILLARES, R. (dirs): *Historia de España*. Barcelona, Marcial Pons, 2007.

— *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Barcelona, 1973.

— *La quiebra de la monarquía absoluta, 1814-1820*. Barcelona, Ariel, 1971.

FORNER, S.: *Democracia, elecciones y modernización en Europa. Siglos XIX y XX*, Madrid, 1997.

FRADERA, M.^a: “El proyecto liberal catalán y los imperativos del doble patriotismo”, *Ayer* 35, 1999, 87-100.

FRADERA, M.^a y MILLÁN, J. (Eds.): *Las burguesías europeas del siglo XIX*. Valencia, Universitat de València, 2000.

FUENTE MONGE, G.: *Los revolucionarios de 1868. Elites y poder en la España liberal*. Madrid, Marcial Pons Historia, 2000.

— “La revolución de 1868 y la continuidad del personal político”, *Ayer* 29, 1998, pp. 161-185.

FUENTES, J.F.: “La formación de clase política del liberalismo español: análisis de los cargos públicos del Trienio Liberal”, *Historia Constitucional* 3, 2002, pp-19-37.

FUSI, J.P.: “El revisionismo crítico e historia nacional “, *Historia Social* 7, 1990, 127-134.

— *España la evolución de la identidad nacional*. Madrid, 2000.

FUSI, JP. y PALAFOX, J.: *España 1808-1996. El desafío de la Modernidad*. Madrid, Espasa Calpe, 1998.

GÁMEZ AMIÁN, A.: *Fermín Alarcón Luján: un empresario capitalista en la Málaga de la segunda mitad del siglo XIX*. Málaga, Diputación de Málaga, 1990.

GARCÍA FERNÁNDEZ, J.: *El origen del municipio constitucional: autonomía y centralización en Francia y en España*. Madrid, IEAL, 1983.

GARCÍA GALINDO, J. A.: “Caciquismo y prensa en España: Las convulsas relaciones de periodistas y políticos a finales del siglo XIX. Caso del periodista malagueño Francisco de Asís García Peláez (1891-1899)”, *Trocadero* nº 5, Universidad de Cádiz, 1993, pp. 353-372.

GARCÍA GÓMEZ, F.: *La Concepción. Testigo del Tiempo*. Argubal, Málaga, 2004.

— *La vivienda malagueña del Siglo XIX. Arquitectura y sociedad*, Málaga, Cajamar, 2000.

GARCÍA MONTORO, C: *El mundo de los negocios en Málaga. Siglo XIX*. Málaga, Universidad de Málaga, 2011.

—“Estructura industrial de Málaga en 1870” en *VVAA Homenaje a D. José Luis Comellas*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2000.

— “Negocios y política. Incidencia de la revolución de 1868 sobre los planes de recuperación de la siderurgia malagueña” en GARCÍA MONTORO, C. (edit) pp. 13-21, 1998.

—“La Málaga del siglo XIX”, en *Historia de Málaga*, Málaga, Prensa Malagueña, 1993.

— *Málaga en los comienzos de la industrialización: Manuel Agustín Heredia (1786-1846)*. Córdoba, Universidad de Córdoba, 1978.

GARCÍA SANZ, A y GARRABOU, R. (edit): *Historia Agraria de la España contemporánea*. Barcelona, Crítica, 1985.

GARCIA SCHMIDT, A.: *Die politik der gabe :handlungsmuster und legitimationsstrategien der politischen elite der fruhen spanischen restaurationszeit (1876-1902)*. Saarbrucken. Verl. fur Entwicklungspolitik Saarbrucken, 2000.

GONZÁLEZ CALLEJA E. y MORENO LUZÓN, J.: *Elecciones y parlamentarios. Dos siglos de historia en Castilla La Mancha*. Toledo, 1993.

GONZÁLEZ CORDÓN, A.: *Vivienda y ciudad de Sevilla. 1849-1929*. Ayuntamiento de Sevilla, Sevilla, 1894

GONZÁLEZ JURADO, D.: *Comunicación, publicidad y modernidad. El caso del eje ferroviario Madrid-Córdoba-Málaga (1848-1900)* (Tesis Doctoral s.p.), UMA, 2016.

GONZÁLEZ MOLINA, M.: “De la "cuestión agraria" a la "cuestión ambiental" en la historia agraria de los noventa” *Historia Agraria* 22, 2000, pp. 19-26.

GONZÁLEZ PRIETO, L.: *Poder local*, 1997.

HARRISON, J.: “The Economic History of Spain since 1800”, *Economic History Review* 43, 1990, pp. 79-89.

HENNESSY, C.A-M.: *La república federal en España. Pi y Margall y el movimiento republicano federal 1868-74*. Madrid, Aguilar, 1967.

HEREDIA CAMPOS, M^a C.: “Del siglo XIX al XXI, evolución de las infraestructuras del ferrocarril Córdoba-Málaga”, *Péndulo* nº21, Málaga, Colegio de Peritos Industriales de Málaga, 2010, pp. 145-156

HERNÁNDEZ SONDICA, E.: “El factor colonial en la España de la Restauración”, en PANIAGUA, J. Y PIQUERAS, J.A. (eds.): *Poder económico y*

poder político, Valencia, UNED ALCIRA VALENCIA y Fundación Historia Social, 1988, pp. 113-130.

INGGERS, G.: *La ciencia histórica en el siglo XX. Tendencias actuales*. Barcelona, Idea Books, 1998.

IBÁÑEZ, A. (2018), “Un burgués en la Málaga especulativa del siglo XIX”, *Trocadero*, Cádiz, 2018.

HOCQUELLET, R.: *Resistencia y revolución durante la Guerra de Independencia. Del levantamiento patriótico a la soberanía nacional*. Zaragoza, Prensa Universitaria de Zaragoza, 2008.

JACOBSON, S.: “Francisco Fontanellas: el comerciante-banquero en la época del capitalismo romántico”, *Historia Social*, nº64, 2009, pp. 53-78.

JIMÉNEZ HERNANDO, J.M.: “Historia de las concesiones del grupo María Isabel”, *De re metallica*, nº 27, 2016, pp. 61-68.

JIMÉNEZ QUINTERO, J.A.: “Mentalidad empresarial y acumulación de capital en la casa Larios en Málaga”, en *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales*, nº 4, 1979, pp. 215-246.

—“El triángulo financiero. Heredia-Larios –Loring.”, *Jábega* 19, Málaga, Diputación Provincial, 1977, pp. 42-45.

JIMÉNEZ QUINTERO, J.A. y CAMPOS ROJAS, M.V.: *Decisiones empresariales de alta dirección (Larios y Loring)*, UMA, Aula de dirección estratégica, 2009.

JOVER ZAMORA, J. M.: *La civilización española a mediados del siglo XIX*, Madrid, 1992.

— “El siglo XIX en la historiografía española contemporánea” en *Historiadores españoles de nuestro siglo*, Madrid, 1977.

JOVER ZAMORA, J. M. (dir): “La época de la restauración (1875-1902) (Estado, política e islas de Ultramar)” en *Historia de España XXXVI, Tomo XXXVI*. Madrid, Espasa Calpe, 2000.

JOVER, J.M.; GÓMEZ-FERRER, G. y FUSI, J.P.: *España: Sociedad, Política y Civilización (siglos XIX y XX)*. Madrid, Debate, 2001.

JULIÁ, S.: “La Historia Social y la historiografía española”, en MORALES MOYA, A. y ESTEBAN DE VEGA, M. (eds.): *La historia Contemporánea de España*, Salamanca 1996.

KOCKA, J.: “Burguesía y sociedad burguesa en el siglo XIX. Modelos europeos y peculiaridades alemanas”, en Fradera, J.Mª. y Millán, J, (Eds.), *Las burguesías europeas del siglo XIX*, Valencia, Universitat de València, 2000.

KOSELLECK, R: *Futuro pasado. Para una semántica de los tiempos pasados*. Barcelona, Paidós Ibérica, 1993.

LACOMBA, J.A.: *Sociedad y política en Málaga en la primera mitad del siglo XIX*, Málaga, Librería Ágora, 1989.

—“El ferrocarril Málaga- Córdoba (1859-1879)”, *Jábega* 7, Málaga, 1974, pp. 53-56.

—“La economía malagueña del siglo XIX. Problemas e hipótesis”, *Gibralfaro*, 24, Málaga, Diputación, 1972, pp. 101-135.

—“Málaga a mediados del XIX. Acta de nacimiento de una empresa: “Industria Malagueña””, *Gibralfaro*, nº25, Málaga.

— *La crisis española de 1917*, Madrid, 1967.

LACOMBA, J.A. (coord.) *Historia de Andalucía*. Málaga, Ágora, 2001.

LARIO, A.: “*Historia y monarquía situación historiografía actual.*” *Historia Constitucional*, nº6, 2005.

— “La monarquía de Isabel II y el liberalismo post-revolucionario. Una necesaria renovación historiográfica.”, *Ayer* 56, 2004, pp.272-282.

— “El modelo liberal español”. *Revista de Estudios Políticos* 122. Octubre-Diciembre, 2003.

— “Clientelismo y caciquismo en España”, *Bulletin d’histoire contemporaine de l’Espagne* 32-36, 2000-2003, pp. 317-321.

— “Andalucía contemporánea: atraso económico y dependencia sociopolítica” en LACOMBA, JA. (coord) *Historia de Andalucía*, Ágora, 2001.

— *El Rey piloto sin brújula. La Corona y el sistema político de la Restauración (1875-1902.* Madrid, Biblioteca Nueva, 1999.

LARIO, Á (coord): *Historia Contemporánea Universal.* Madrid, Alianza Editorial 2010.

LARIO, A. (edit): *Monarquía y República en la España contemporánea.* Madrid. Biblioteca Nueva, 2007.

LARIO, A.; VIDAL, F.; YBARRA, C.: “Entrevista sobre conceptos de Historia Contemporánea”. *Teleuned*, 2004.

LARIO, A., PORTERO, F. y TUSELL, J. (edits): *la Corona en la historia de España.* Madrid, Biblioteca Nueva, 2003.

LASSO DE LA VEGA WESTENDORP, B.: *Plantas y Jardines en la Málaga del siglo XIX. El caso singular de la Hacienda La Concepción*, Málaga, UMA (Departamento de Biología Vegetal), (tesis doctoral, s.p.), 2015

LINZ, J.J.: “Continuidad y discontinuidad en la elite política española: de la Restauración al régimen actual”, en DÍAZ, E.Y MORODO, R. (edits): *Estudios de*

ciencias políticas y sociología. Homenaje al profesor Carlos Ollero. Madrid, Carlvilla, 1972, pp. 361-423.

— “Política e intereses a lo largo de un siglo en España, 1880-1980” en PEREZ YRUELA, M Y GINER S. (eds.): *El corporativismo en España*. Barcelona, Ariel, 1988, pp. 67-123.

LÓPEZ GARCÍA, J. M.: “El mercado de esclavos en Madrid a finales del Antiguo Régimen, 1701-1830”, *Historia social* 85, 2016, pp. 45-62.

LÓPEZ-MORELL, M.A.: “Peñarroya: un modelo expansivo de corporación minero-industrial, 1881-1935”, *Revista de Historia Industrial*, nº 23, pp. 95-135.

LORING MARTINEZ DE IRUJO, J.: “Jorge Enrique Loring Oyarzabal”, *Péndulo* 13, Málaga, Colegio de peritos industriales de Málaga, 2001.

MACHUCA Luis.: *Málaga, Ciudad abierta. Origen, cambio y permanencia de una estructura urbana*, Málaga, Colegio de Arquitectos, 1987.

MALUQUER DE MONTES, I.: *El socialismo en España. 1833-1869*. Barcelona 1977.

MARCUELLO, J.I.: *La práctica parlamentaria en el reinado de Isabel II*. Madrid, Congreso de los Diputados, 1986.

MARCUELLO BENEDICTO, I.: “La Corona y la desnaturalización del parlamentarismo isabelino”, *Ayer* 29, 1998.

MARCUELLO BENEDICTO, JL.: *La práctica parlamentaria en el reinado de Isabel II*. Madrid, Congreso de los Diputados, 1986.

MARICHAL, C.: *La revolución liberal y los primeros partidos políticos en España. 1834-1844*. Madrid, Cátedra, 1980.

MARQUINA, A. (edit): *Les elites et les processus de changement dans le Méditerranée*. Madrid, Universidad Complutense, 1997).

MARTÍN, P. Y PRADOS DE LA ESCOSURA, L.: *La Nueva Historia económica en España*. Madrid. Tecnos, 1985.

MARTÍNEZ, E, MAQUEDA, C. y DE DIEGO E.: *Atlas histórico de España I*. Madrid, Istmo, 1999.

MARTÍNEZ LOPEZ, D.: *Tierra, herencia y matrimonio: un modelo sobre la formación de la burguesía agraria andaluza (siglos XVIII Y XIX)*. Jaén. Universidad de Jaén, 1996.

MARTÍNEZ LÓPEZ, F.: *Nicolás Salmerón y Alonso. Discursos y escritos políticos*. Universidad de Almería. Almería, 2006.

MATEO AVILÉS, E.: *Cánovas del Castillo*. Málaga. Sarriá, 2000.

— *Paternalismo Burgués y beneficencia religiosa en la Málaga de la segunda mitad del siglo XIX*, Málaga, Diputación Provincial

MORADIELLOS, E.: *Don Juan Negrín. Una biografía de la figura más difamada de la España del siglo XX*. Barcelona, Ediciones Península, 2006.

MCDONOGH, G.: *Las buenas familias de Barcelona. Historia social de poder en la era industrial*, Barcelona, Omega, 1989.

MESA, R.: *El colonialismo en la crisis del XIX español*, Madrid, Ciencia Nueva, 1967.

MILLÁN, J.: “¿No hay más pueblo? Elites políticas y cambios sociales en la España liberal” en ZURITA, R. y CAMURRI, R (eds.): *Las elites en Italia y en España (1850-1922)*, Valencia, Universidad de Valencia, 2008.

— “Burguesia i canvi social a l'Espanya del segle XIX, 1843-1875”, *Recerques*, 28, 1994, pp. 73-80.

MORALES FOLGUERA, J. M.: *Málaga en el siglo XIX. Estudio sobre su paisaje urbano*, Málaga, departamento Historia del Arte de la Universidad de Málaga, 1982.

— “Consecuencias de las desamortizaciones” en *Desamortización y Hacienda*, tomo II.

MORALES MUÑOZ, M: *La primera en el peligro de la libertad*. Málaga, Ediciones del Genal, 2012.

—“Loring Oyarzábal, Jorge Enrique”, en D. Caro Cancela, *Diccionario bibliográfico de parlamentarios de Andalucía. (1810-1869)*, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, 2011, pp. 156-159.

— “Asociacionismo ferroviario en la provincia de Málaga (1870-1930)”, *Jábega*, nº 84, Málaga, 2000, pp. 40-52.

— “Estudio preliminar”, pp. 12 a16, en SALINAS, R., *Obligado por la burguesía. Refutación de sofismas burgueses*, Málaga, Diputación de Málaga, 2.000.

—*El republicanismo malagueño en el siglo XIX. Propaganda doctrinal políticas y formas de sociabilidad*. Asukaría Mediterránea, Málaga, 1999.

— “Morfología social y transformaciones urbanas en la Málaga del siglo XIX”, *Boletín de arte*, nº10, 1989.

—*Economía y sociedad en la España del siglo XIX*. Málaga, Servicio de Publicaciones Diputación de Málaga, 1983.

— “El Banco de Málaga: factor de descapitalización de la economía , prácticas malagueña”, *Jabega* 41, Málaga, 1983, pp. 53-64.

— “La lucha política en Málaga durante el “Sexenio Revolucionario””. *Baetica* 6, 1983, pp.341-386.

MORALES MOYA, A. y LUIS MARTÍN, F.: “Las mentalidades” en “Los fundamentos de la España liberal (1834-1900). La sociedad, la economía y las

formas de vida””, en MENÉNDEZ PIDAL: *Historia de España*, XXXIII, Madrid, 1997.

MORENO LUZÓN, J.: “La historiografía sobre las elites en la España liberal”, en Zurita, R. y Camurri, R. (edits), *Las elites en Italia y en España (1850-1922)*, 2008.

—“La historiografía sobre las elites de la España liberal” en ZURITA, R. y CAMURRI, R. (es): *Las elites en Italia y en España (1850-1922)*, Valencia, Universidad de Valencia, 2008.

—“Political Clientelism, Elites y Caciquismo in Restauration Spain (1875-1923)”, *European History Quaterly*, nº 3, 2007, pp. 417-441.

— *Progresistas. Biografías de progresistas españoles, 1808-1939*. Madrid, Taurus, 2006.

— *Romanones. Caciquismo y política liberal*. Madrid, Alianza, 1998.

— “El poder político hecho cisco. Clientelismo e instituciones políticas en la España de la Restauración” en ROBLES EGEA, A. (coord): *Política en penumbra. Patronazgo y clientelismo políticos en la España contemporánea*, Madrid, Siglo XXI, 1996.

—“Romanones: Conquistador de clientes; Gran señor”, *Historia Contemporánea*, nº 13-14, 1996, pp. 281-288.

—“Teoría del clientelismo y estudio de la política caciquil”, *Revista de Estudios Políticos* 89, 1995, pp. 191-224.

MORENO LUZÓN, J. (edit): *Progresistas: biografías de reformistas españoles (1808-1939)*. Madrid, Taurus, 2005.

MORILLA CRITZ, J.: “Ferrocarril de Córdoba a la cuenca hullera de Espiel y Belmez (1852-1880)”, *Revista de Historia Económica*, 1984, nº 1.

— *Gran capital y estancamiento económico en Andalucía: banca y ferrocarriles en Málaga en el siglo XIX*. Córdoba, Universidad de Córdoba e Instituto de Historia de Andalucía, 1978.

— *Acumulación de capital, banca y ferrocarriles en Málaga. Siglos XVIII y XIX*. Málaga, Universidad de Málaga, 1975.

— “El ferrocarril Málaga- Córdoba (1859-1879)”, *Jábega* 7, Málaga, 1974, pp. 53-56.

MOSCA, G.: *La clase política*. México DF. Fondo de cultura económica, 1995.

—*Historia de las doctrinas políticas*. Madrid, EDERSA, 1984.

MUÑOZ MARTIN, M.: *El crecimiento urbano malagueño. Historia de un cambio de ruta en la economía del suelo*, Málaga, Unicaja y Colegio de Economistas de Málaga, 2008.

— *Los promotores de la economía malagueña del siglo XIX*. Málaga, Colegio de Economistas de Málaga, 2008.

—*Familias malagueñas del siglo XIX para recordar: raíces, troncos, ramas*. Málaga, 2006.

NADAL, J.: *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Barcelona, Ariel, 1984.

—“Industrialización y desindustrialización del sureste español, 1817-1913.”, *Moneda y Crédito* 120, 1972, pp.3-80.

NÚÑEZ GARCÍA, V. M.: “Las élites y la construcción del Estado Liberal en España (1850-1874), en ZURITA, R. y CAMURRI, R (eds.): *Las elites en Italia y en España (1850-1922)*, Valencia, Universidad de Valencia, 2008.

NUÑEZ SEIXAS, X.M.: *Los nacionalismos en la España contemporánea (siglos XIX y XX)*. Barcelona, 1999.

OLMEDO, M.: “El primer camino de hierro”, *Jábega* 3-4, Málaga, 2002-2003, pp.46-57.

PALOMO J.: *La sociedad malagueña en el siglo XIX*. Málaga, Arguval, 1983.

PANIAGUA, J. y PIQUERAS, J. (eds.): *Poder económico y poder político*. Valencia, UNED, 1998.

PAREJO BARRANCO, A: *Historia económica de la provincia de Málaga (1833-2008)*. Málaga, Diputación de Málaga (CEDMA), 2009.

—“Industrialización, ciudades y ferrocarril en Andalucía. 1855-1926 en CUELLAS VILLAR, Diego y SANCHEZ PICÓN, Andrés (dir): *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2008, p.p. 55-80.

—*Málaga y los Larios. Capitalismo industrial y atraso económico (1875-1914)*. Málaga, Arguval, 1990.

— “Protocolos notariales e historia industrial: algunas posibilidades metodológicas”, *Beatica*,. Estudios de Arte, Geografía e Historia, nº 7, 1984, pp. 337-374

PAVÓN, F.: *El Ayuntamiento de Málaga durante la década Moderada (1844-1854)*. Málaga, Área de Cultura (Ayuntamiento de Málaga), 2000.

PEÑA, M.A.: *Clientelismo político y poderes periféricos durante la Restauración. Huelva 1874-1923*. Huelva, Universidad de Huelva, 1998.

PÉREZ GARZÓN, S.: “La revolución burguesa en España: los inicios de un debate científico, 1966-1979, en TUÑÓN DE LARA M. y otros, *Historiografía española contemporánea*, Madrid, 1980.

— “Isabel II”, en *La tradición del Antiguo y Nuevo Régimen (1789-1874)*, en DOMÍNGUEZ ORTIZ (dir): *Historia de España*, Barcelona, 1998.

PÉREZ LEDESMA, M.: “Las Cortes de Cádiz y la sociedad española”, *Ayer* 1, 1991, pp. 65-94.

PIQUERAS ARENAS, J.A.: “Pensar en la Historia con Marx (1818-2018), Nuestra Historia, 5, 2018, pp.61-70.

—*Cánovas y la derecha española. Del magnicidio a los neocon.* Barcelona, Península, 2008.

— “Negocios y política en el siglo XIX español, en PANIAGUA, J. Y PIQUERAS, J.A. (eds.): *Poder económico y poder político*, Valencia, UNED ALCIRA VALENCIA y Fundación Historia Social, 1998, pp. 11-52.

PIQUERAS ARENAS, J.A (edit): *La Revolución Democrática (1868-1874). Cuestión social, colonialismo y grupos de presión*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1992.

PIQUERAS, J.A. Y PANIAGUA, J.: *Diccionario biográfico de políticos valencianos*. Valencia, Edicions Alfons el Marnanim, 2003.

PIQUERAS ARENAS, J.A. y SEBASTIÁ DOMINGO, E., *Agiolistas negreros y partisanos*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim, 1991.

PLAZA PLAZA, A.: “Los orígenes del sindicalismo ferroviario en España”, en V Congreso Historia Ferroviaria, Málaga, 2006.

PONS A. y SERNA J.: *Diario de un burgués. La Europa del siglo XIX vista por un valenciano distinguido*, Valencia, Los libros de la memoria, 2006.

—*La ciudad extensa. La burguesía comercial- financiera en la Valencia del siglo XIX.* Valencia. Diputación de Valencia, 1992.

—“Elitismo y dominación de clase en Valencia”, *Saitabi*, 1984, nº 34, pp. 153-167.

PORTERO, F.: “Francisco Silvela, jefe del conservadurismo español”, *Revista de Historia Contemporánea*, nº 2, 1983, p 146-163.

POULANTZAS, N.: *La crisis de las dictaduras. Portugal, Grecia y España*, Madrid, 1976.

PRADOS DE LA ESCOSURA, L.: *De imperio a nación: crecimiento y atraso económico en España, 1780-1913*, Madrid. Alianza Editorial, 1988.

PRO, J.: “La formación de la clase política liberal en España (1833-1868).” *Historia contemporánea* 23, 2001, pp.445-481.

—*Elites castellanas de la Restauración. I Diccionario biográfico de parlamentarios castellanos y leoneses (1876.1923)*. Salamanca, Junta de Castilla y León 1997.

— “Elites castellanas de la Restauración”, *Historia contemporánea* nº14, 1996.

—“Las elites de la España liberal: clases y redes en la definición del espacio social (1808-1831)”, *Historia Social* 21, 1995, pp. 47-69.

QUILES, A.: *Málaga y sus gentes en el siglo XIX. Retratos literarios de una época*. Málaga, Argiva, 1995.

RAMOS FRENDÓ, E.M.: “Últimas voluntades de Amalia Heredia Livermore, marquesa de Casa Loring”, *Isla de Arriarán*, XXVI, diciembre 2005.

— *Amalia Heredia Livermore, Marquesa de Casa-Loring*. Málaga, Universidad de Málaga, 2000.

RAMOS ROVI, M^a. J.: *Diccionario biográfico de parlamentarios andaluces 1876-1923*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013.

RAMOS SANTANA, A.: *La burguesía gaditana en la época isabelina*. Cádiz, Fundación Municipal de Cultura, 1987.

REY, F.: “La historia empresarial y la historia política en la España contemporánea, *Ayer* 50, 2003, pp.333-353.

RIQUER, B.: *"Escolta España". La cuestión catalana en la época liberal*. Madrid, Marcial Pons, 2001.

RODRIGO Y ALHARILLA, M.: "Una saga de banqueros: la familia Vidal-Quadras", *Historia social*, nº64, 2009, pp.108-121.

— "Colonias, negocio y poder en la Restauración", en PANIAGUA, J. Y PIQUERAS, J.A. (eds.), *Poder económico y poder político*, Valencia, UNED ALCIRA VALENCIA y Fundación Historia Social, 1988, pp. 81-112.

RODRIGO Y ALHARILLA, M. y JACOBSON, S. (coords.): "La formación del banquero moderno", *Historia Social*, nº 64, 2009, 47-121

RODRIGUEZ OLIVA, P.: "Noticias historiográficas sobre el descubrimiento y los primeros estudios en torno a las tablas de bronce con las leyes municipales de Málaga y Salpensa", *Mainake* nº 23, Málaga, 2001, pp. 9-38.

ROMERO M.C.: "La cultura política del progresismo: las utopías liberales, una herencia en discusión", *Berceo* 139, 2000, pp. 9-30.

— "Lenguaje y política del nuevo liberalismo: moderados y progresistas, 1834-1845", *Ayer* 2, 1998, pp.37-62.

RUBIO, C.: *La identidad vasca en el siglo XIX. Discurso y agentes sociales*. Madrid, 2003.

— *Revolución y tradición. El País Vasco ante la revolución liberal y la construcción del Estado español (1808-1868)*. Madrid, 1996.

RUBIO DÍAZ, A.: *Viviendas unifamiliares contra corralones. El barrio obrero de Huelin*. Málaga 1868-1900, Málaga, Miramar, 1906

RUIZ TORRES, P.: "Contribuciones recientes al estudio del primer liberalismo", *Ayer* 55, 2004, p.242.

—“Modelos sociales del liberalismo español” en ROBLEDÓ, R. CASTELL I. y ROMERO, M.C. (eds.) *Orígenes del liberalismo. Universidad, política y economía*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2003.

— “Del Antiguo al Nuevo Régimen: carácter de la transformación”, en VVAA, *Antiguo régimen y liberalismo (Homenaje a Miguel Artola)*, Madrid, 1994.

— *Señores y propietarios. Cambio social en el sur del País Valenciano (1650-1850)*. Valencia, Edicions Alfons el Magnanim, 1987.

RULL, A.: *Diccionario sucinto de ministros de Hacienda (siglos XIX y XX)*. Madrid, Instituto de Estudios fiscales, 1991.

SANCHEZ ALBORNOZ, N. (edit): *La modernización económica de España*. Madrid, Alianza Editorial, 1985.

SÁNCHEZ, R.: “La revolución liberal en España. Un estado de la cuestión” en CARO, D. (edit): *El primer liberalismo en Andalucía (1808-1868), Política, Economía y Sociabilidad*. Cádiz, Universidad de Cádiz, 2005.

SÁNCHEZ SÁNCHEZ, I. (coord): *Castilla la Mancha contemporánea*, Madrid, 1998.

SANTIESO RODRÍGUEZ, M.: “De repente el verano de 1835”, en *Historia social*, nº34, 1999.

SCHUMPETER, J.: *Teoría del desenvolvimiento económico. Una investigación sobre ganancias, capital, crédito e intereses y ciclo económico*. México, Fondo de Cultura Económica, 1976.

SEBASTIÁ, F. y PIQUERAS, J.A.: *Pervivencias feudales y revolución democrática*, Valencia 1987.

SEMINARIO DE HISTORIA DE LA ADMINISTRACIÓN II de MADRID, *El municipio constitucional*, Madrid, Instituto Nacional de Administración Pública, 2003.

SERNA, J. Y PONS, A.: *Los triunfos del burgués. Estampas valencianas del ochocientos*, Valencia, Tirant Humanidades, 2012.

— *Historia Cultural*. Madrid, Akal, 2005.

— *Cómo se escribe la microhistoria*. Valencia, Universitat de València, 2000.

— “El nombre del burgués” en, BONAMUSA, F. SERRALLONGA, J. (eds.): *La sociedad urbana*, Barcelona, 1994.

SIERRA ALONSO, María. (1990), “Empresarios y políticos en la Sevilla de la Restauración: La familia Ybarra”, *Espacio, Tiempo y Forma*, serie V, pp. 143-158.

— “Los Ibarra política y empresa en la Restauración”, *Andalucía en la Historia*, 26, 2009.

SOLÉ TURÁ, J.: *Catalanismo y revolución burguesa*, Madrid, 1970.

SUAREZ GARMENDIA, J. M.: *Arquitectura y urbanismo en la Sevilla del siglo XIX*. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1987

TEDDE DE LORCA, P.: “La Compañía de Ferrocarriles andaluces (1878-1920): Una empresa de transportes en la España de la Restauración”, en GARCÍA DELGADO, J.L. (dir), *Lecturas de historia empresarial*, Madrid, Cívitas, 1994.

— “El proceso de formación de las Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1874-1880)”, *Hacienda Pública Española*, nº 55, Ministerio de Hacienda, 1978, pp. 367-397.

TIERNO GALVÁN, ENRIQUE: *Leyes políticas españolas fundamentales. (1808-1936)*. Madrid, Editorial Tecnos, 1972.

TOMÁS Y VALIENTE, F.: *El marco político de la desamortización en España*. Barcelona, Ariel, 1971.

TORQUEMADA DAZA, J.A.: “La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces en la Cuenca minera de Belmez, un análisis de su actividad minera, social, económica y política en el norte de la provincia de Córdoba”, en *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, 2006.

TORTELLA, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*. Madrid. Alianza, 1994.

—*Los orígenes del capitalismo en España*. Madrid, Tecnos, 1973.

TOSCAS, E.: *L'estats y els poders locals a la Catalunya del segle XIX. Una visió desde Sarrià (1780.1860)*. Barcelona, L'Abadía de Montserrat, 1999.

TUÑÓN DE LARA, M.: “Modos de producción y clases sociales en España contemporánea”, en BLAZQUEZ, J.M. y otros: *Clases y conflictos sociales en la historia*, Madrid, 1977.

TUSELL, J.: *La crisis del caciquismo andaluz (1923-1931)*. Barcelona, Planeta, 1977.

— *Oligarquía y caciquismo en Andalucía (1890-1923)*. Barcelona. Planeta, 1976.

VARELA ORTEGA, J.: “El proteccionismo de los trigueros castellanos y la naturaleza del poder político en la Restauración”, *Cuadernos Económicos de ICE* n° 6, 1978.

—*Los amigos políticos. Partidos políticos y caciquismo en la Restauración (1875-1900)*. Madrid, Alianza Editorial, 1977.

VARELA ORTEGA, J. (dir): *El poder de la influencia. Geografía del caciquismo en España. (1875-1923)*. Madrid, Marcial Pons Historia, 2001.

VARELA SUANCES, J.: “El Rey, Corona y Monarquía en los orígenes del constitucionalismo español, 108-1814”, *Revista de Estudios Políticos* 55, 1987, pp. 123-195.

VILCHES, J.: *Progreso y libertad. El partido progresista en la revolución liberal española*, Madrid, 2001.

VILLACORTA, F.: *Profesionales y burócratas. Estado y poder corporativo en la España del siglo XX, 1890-1893*. Madrid, Siglo XXI, 1989.

VVAA.: “Las elites españolas en la transición del liberalismo a la democracia”, *Espacio, Tiempo y Forma, Historia Contemporánea* 6, 1993.

WAIS, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid, Editora Nacional, 1974.

WULFF, F.: *Las esencias patrias. Historiografía e historia antigua en la construcción de la identidad española (siglos XVI-XX)*. Barcelona, Crítica, 2003.

ZOZAYA MONTES, M.: *El casino de Madrid: ocio, sociabilidad, identidad y representación social*, (Tesis doctoral s.p.), UCM, Madrid, 2008.

ZURITA, R. y CAMURRI, R (eds.): *Las elites en Italia y en España (1850-1922)*. Valencia, Universidad de Valencia, 2008.

—“La historia de las elites políticas en el parlamento español: de la prosopografía a la Historia cultural”, en ZURITA, R. y CAMURRI, R. (eds.): *Las elites en Italia y en España (1850-1922)*, Valencia, Universidad de Valencia, 2008.

— “De la Burguesía a las Elites, entre la ambigüedad y la renovación conceptual”, *Ayer*, nº21, 2001.

—“El poder local en Castilla de la Restauración. Fuentes y método para su estudio”, *Hispania* 201, 1999.

ANEJOS

ÍNDICE DE ANEJOS

A1 Matrícula de comercio de George Loring James	457
A2 Capitalización y préstamos hipotecarios de Jorge Loring	461
A.3 Expediente del transporte de esclavos de “Loring y Cia.”	465
A.4 Diputados y senadores malagueños que coincidieron en el escaño con Jorge Loring	473
A.5 Cartas de/a Jorge Loring	479
A.6 Anejo fotográfico	495
A 7 Cartografía	529

ANEJO A1

Matrícula de comercio de George Loring James

Fuente: ADE 171 (39.1)



ANEJO A2

Capitalización y préstamos hipotecarios de Jorge

Loring

A2.1 Capitalización de Jorge Loring en el Archivo Histórico Provincial de Málaga

Fuente: Elaboración propia a partir de AHPMa, Protocolos Notariales

AÑO/FECH	ESCRIBANÍA	SIGNATUR	FOLIOS	ORGANTE PRIN	DESCRIPCIÓN
1816	D. Manuel del Pino	3189	188 a 191 bis anv.	LORING JAMES, J.	2º Testamento de JORGE LORING JAMES
2-05-1829	D. Miguel Ávila	3751	874 a 880	HEREDIA, M.A.	Codicilo a su testamento
1844	D. Joaquín Ruiz Romero	4105	1206 vers a 1214 anv	LORING JAMES, J.	3 º Testamento DE JORGE LORING JAMES
06-07-1844.	D. Joaquín Ruiz Romero	4105	1254 vers y stes	LORING JAMES, J	Reparto de bienes del Testamento de J.L. J.
27-02-1846.	D. Joaquín Ruiz Romero	4107	1254 vers y stes	HEREDIA, M.A. y LIVERMORE, I.	Testamento conjunto HEREDIA, M.A. y LIVERMORE, I.
26-08-1847	D. Joaquín Ruiz Romero	4.109	1539-1560	HEREDIA, M.A.	Inventario de bienes testamento de MA Heredia
22-02-1848	D. Joaquín Ruiz Romero	4112	1301-1302	LIVERMORE, Isabel	Codicilo de Isabel L. al testamento comunal (copia)
20-01-1850	D. Joaquín Ruiz Romero	4112	1303-1341	LIVERMORE, Isabel	Liquidación y partición de bienes Isabel Livermore
15-02-1850	D. Joaquín Ruiz Romero	4112	1368-1378	HEREDIA, Tomás y Manuel	Petición de autorización judicial herencia h. menores.
25-04-1851.	D. Joaquín Ruiz Romero	5002	356a y sigtes	LORING OYARZÁBAL, J	Dote de Dª Amalia Heredia contra Jorge Loring
9-07- 1852	D. Joaquín Ruiz Romero	5006	fol. 373 a- 379	LORING, J. Y HEREDIA A.	Testamento conjunto.
24/10/1902	D. Francisco Villarejo	6.054	5777 y sgtes	HEREDIA A.	Entrega Isabel Loring Heredia testamentos madre.
10-04-1896	D. Francisco Villarejo	6.054	'5774	HEREDIA A.	1º testamento olografo de Amalia Heredia
21-04-1898	D. Francisco Villarejo	6.054	'5775	HEREDIA A.	2º testamento olografo de Amalia Heredia

A.2.2 Detalle partición⁶⁰⁹, dote⁶¹⁰ y 2º testamento de Amalia Heredia⁶¹¹

Fuente: Elaboración propia a partir de AHPMa, Protocolos Notariales.

CONCEPTO	PARTICIÓN detalle (1)	PARTICIÓN por capítulos	DOTE detalle (2)	DOTE por capítulos	2º TESTAMEN detalle (3)	2º TESTAMEN por capítulo
AÑO	1848	1848	1850	1850	1898	1898
Met., efect. y deud.	3.083.157,00		5.669.491,00			
CAPÍTULO METÁLICO...		3.083.157,00		5.669.491,00		números rojos
Buque Amalia	220.000,00		180.000,00		0,00	
CAPÍTULO BUQUES...		220.000,00		180.000,00		0,00
Fábrica San Andrés de plomo	140.000,00		230.000,00			
Industria Malagueña	297.144,00		495.240,00			
Producción de productos	160.000,00		165.000,00			
Fundición La Constancia	1.337.351,00		700.000,00		400.000,00	
Acciones Banco San Fernando	13.000,00					
Crédito benéfico a D. José de la	14.285,00					
Varios*					?	
CAPÍTULO INDUSTRIAS		1.961.780,00		1.590.240,00		DESCONOCIDA
C/ Hoyo Esparteros	97.000,00		97.000,00		97.000,00	
Fca. Jabón C/ Salitre	81.223,00		81.223,00		320.000,00	
Almacenes El Perchel	220.000,00		236.700,00		400.000,00	
Almacenes C/ Paredes	398.223,00		820.000,00			
CAPÍTULO FINCAS		796.446,00		1.234.923,00		817.000,00
SUMAS	6.061.383,00	6.061.383,00	8.674.654,00	8.674.654,00		?
TOTALES						

*Proyectos de ferrocarriles, Montes de Ronda, Salto del agua del Chorro, Ferrocarril de Puertollano, Mitad de la sociedad de Corta de Pinos en Cazorla

⁶⁰⁹AHPMa, sign. 4.112, fols. 1303-1322r, LIVERMORE, I.: *Liquidación y partición de bienes de la Sra. Dña. Isabel Livermore ante el notario D. Joaquín Ruiz Romero*, Málaga, 1850.

⁶¹⁰AHPMa, sign. 5.002, fols. 356a, LORING, J.: *Dote de D^a Amalia Heredia contra Jorge Loring*. Notaría de D. Joaquín Ruiz Romero, Málaga, 25 de abril 1851.

⁶¹¹AHPMa, sign. 6054, fol. 5776 a, HEREDIA LIVERMORE, A.: *Segundo testamento de Dña. Amalia Heredia de 1898*, en Notaría Francisco Villarejo, Málaga, 1902

A.2.3 Escrituras de Jorge Loring como prestamista en el Archivo Histórico Provincial de Málaga

Fuente: Elaboración propia a partir de AHPMa, Protocolos Notariales.

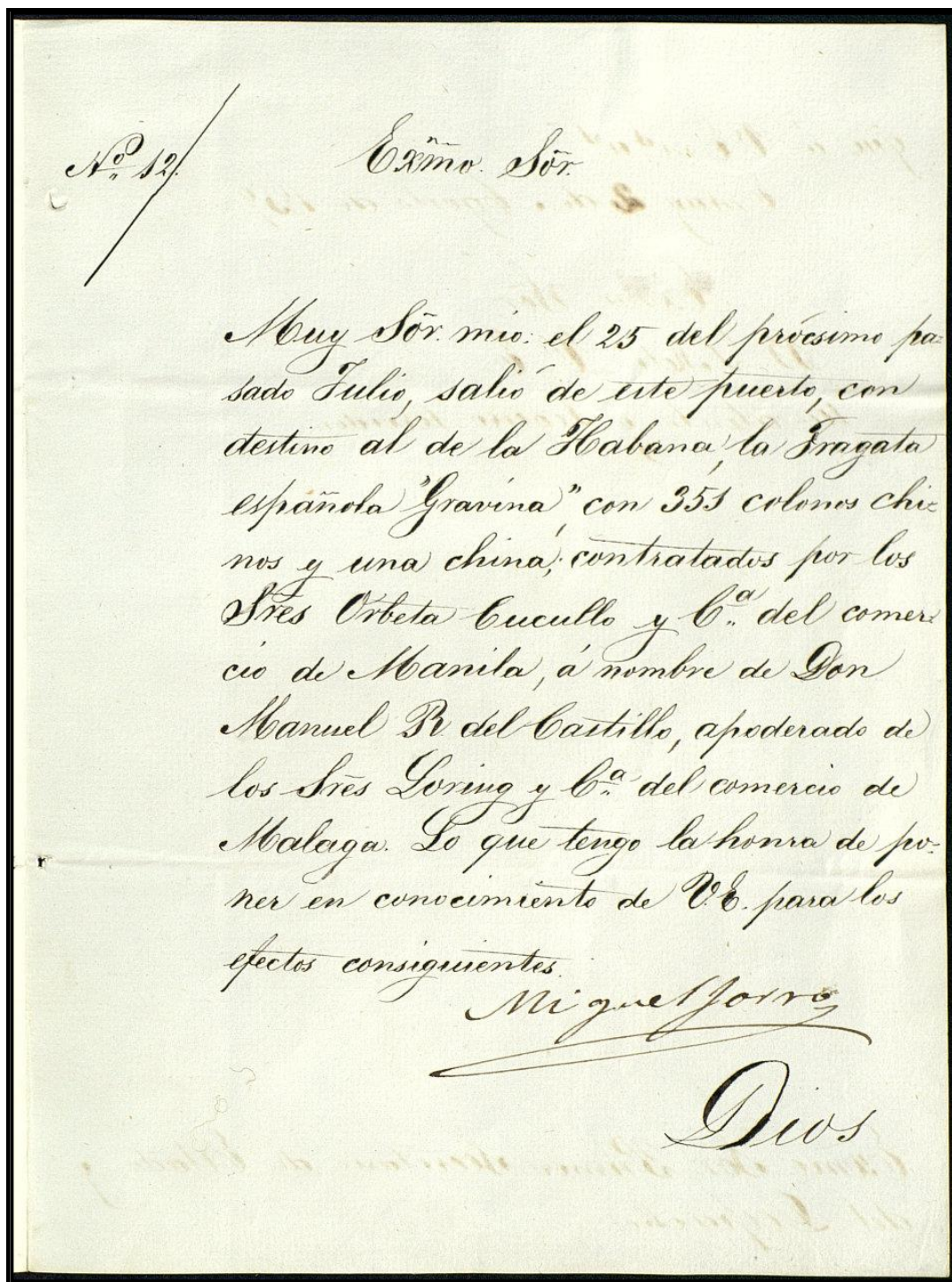
AÑO	ESCRIBANÍA	SIGN.	FOLS.	IMP.	ACREEDOR	DESCRIPCIÓN
1848	José Ruiz Tobar	4110	28	10.995	Inés y Leonardo Rosado y José Camedo	Obligación a favor "Jorge Loring y Cía."
1848	José Ruiz Tobar	4110	262	15.000	Inés y Leonardo Rosado y José Camedo	Obligación a favor "Jorge Loring y Cía."
1848	José Ruiz Tobar	4110	909	57.000	Fernando González	Obligación a favor "Jorge Loring y Cía."
1848	José Ruiz Tobar	4110	944	64.600	Miguel Rodríguez	Obligación a favor "Jorge Loring y Cía."
1851	Joaquín Ruiz Romero	5003	1.105	60.000	Francisco González Bonilla	Obligación a favor "Jorge Loring y Cía."
1851	Joaquín Ruiz Romero	5.002	195	5.535	Juan Aranda	Carta de pago contra "Jorge Loring y Cía."
1851	Joaquín Ruiz Romero	4529	844	51.300	José de Gálvez	Carta de pago contra "Jorge Loring y Cía."
1852	Joaquín Ruiz Romero	5006	226	23.000	Adelaida Manescau	Obligación a favor D. Jorge Loring Oyarzábal
1852	Joaquín Ruiz Romero	5006	1046	60.000	Francisco González Bonilla	Obligación a favor D. Jorge Loring Oyarzábal
1852	Francisco J. de Ávila	4545	1747	5.000	Pablo Sanz	Obligación a favor "Jorge loring y Cia"
1860	Francisco J. de Ávila	4629	11	40.000	Francisco Rosado.	Obligación a favor D. Jorge loring
1864	Francisco J. de Ávila	4.637	876	45.000	Francisco González Bonilla	Obligación a favor "Loring Hermanos"
1864	Francisco J. de Ávila	4.638	2325	200.000	Juan Sánchez Rodríguez	Solicitud cancelación obligación parcial contra JORGE LORING OYARZÁBAL .
1865	Francisco J. de Ávila	4.641	981	60.000	Antonio Postigo-Madrid	Obligación a favor D. Jorge Loring 1865

ANEJO A.3

Expediente del transporte de esclavos de “Loring y Cia.”

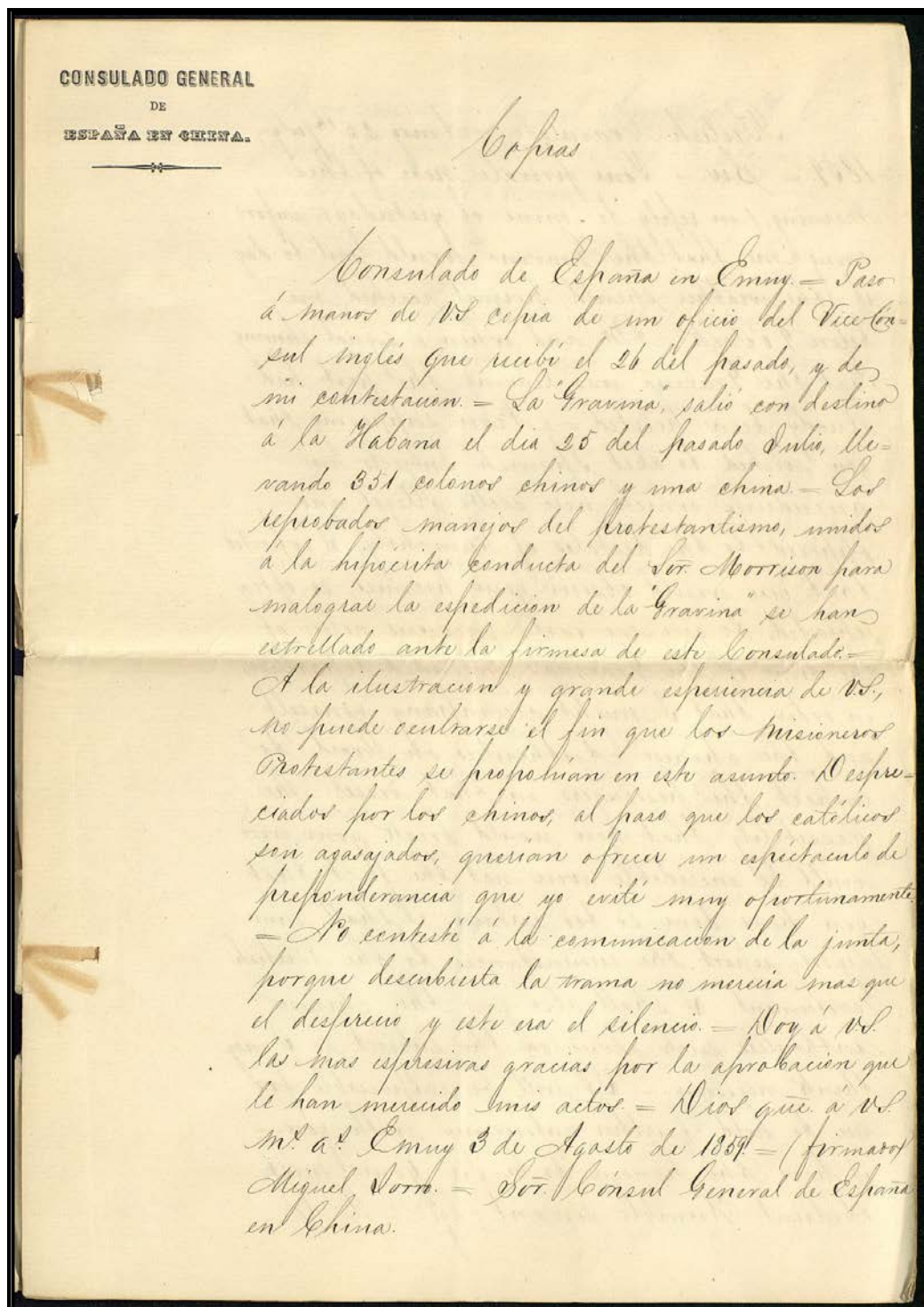
A.3.1 Del cónsul en Emuy al Mº. AA EE, comunicando la salida de "colonos" a la Habana, fletado por Loring y Cia.

Fuente: AHN, Mº EXTERIORES, H.2361, banda 1.02



A.3.2 Oficio Consulado General de España en China al Mº. AA EE.

Fuente: AHN, Mº EXTERIORES, H.2361, banda 1.10



A.3.3 Oficio del vicecónsul inglés en Emuy, Sr. Morrison

Fuente: AHN, Mº EXTERIORES, H.2361, banda 1.11.

British Consulate. Amoy 25th July
1859. - Sir. - Your private note of this
morning, (in reply to mine of yesterday), infor-
ming me that the "Gravina" would sail to day
if the weather should permit, reached me
before 9 o'clock A.M. and when a signal showing
that the "Gravina" was leaving the port had
already been hoisted. - Never supposing that
you wished to abet Spanish subjects in
proceedings which were alike illegal and
opposed to the dictates of humanity, I expected
that you would observe your promise, so often
repeated, to give me early previous notice of
the time of the "Gravina's" intended departure,
in order that I might accompany yourself
and the Chinese Authorities on board to
inspect the passengers in that vessel. The
possibility that you would break your word
would be incredible were not the fact that
you have done so too certain. I shall imme-
diately report the circumstances to the British
Government. I shall also give the Chinese
Authorities such advice on the subject as I may
think necessary. - It will be impossible for
me to hold further intercourse with you. -
I have the honour to be Sir your most
obedient Humble servant (Sgt) M. G.

A.3.4 Contestación del Cónsul español, Sr. Miguel Jorro

Fuente: AHN, Mº EXTERIORES, H.2361, banda 1.12

Morrison. - Miguel Jorro Esq.º - H. C. M.
Consul - Amoy. - Está conforme (fir-
mado) Miguel Jorro.

Sr. Consul de S. M. Británica. - He
recibido la comunicacion de V. de hoy, y
verdaderamente me ha sorprendido la ma-
nera impropia i ilegal como V. ha procedido
en el negocio que la ha motivado. - Si prome-
ti a Vd. i a bordo de la "Gravina" acompañado
de algunos chinos que tenían que presentar
reclamaciones, cumplí mi palabra religiosamente,
y hasta arrepentido estoy de ello, porque
V. en lugar de sujetarse á su promesa, quiso
entremetirse en hacer una inspeccion que yo
no podía permitirle. - Después de la conducta
observada por sus agentes á bordo de la "Gravina"
i podía yo sin descendir de mi puesto autorizar
la presencia de V. por segunda vez á bordo del
buque Español? i El Canciller de este Consu-
lado no significó á V. verbalmente que en
adelante no permitiría que nadie sino yo visi-
tara la "Gravina"? La insistencia de Vd. en
intervenir en este asunto, no ha tenido otro
objeto que hacer ver á las autoridades del país
la preponderancia inglesa. - Pero representante
yo de una nacion noble y generosa no podía

ANEJO A.4

Diputados y senadores malagueños que coincidieron en el escaño con Jorge Loring

A.4.1 Diputados malagueños (1857 a 1867) I

Fuente: Cuadro de elaboración propia a partir de Congreso. es de 5 de enero de 2014 y CARO, D. (dir.): *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*. Sevilla. Centro de Estudios Andaluces, 2010.

	Nacido	Ciudad	Estudios univer	Titulación	Trabajo	1ªelección	Todas las elecciones.	nº leg.	edad 1ªele	Partido
Adorno, J.	1839	Jerez				1867	1 en Ronda, 4 en Cádiz. 1 Senador por Orense.	6	28	Conservador
Aguilar, J. Ant.º	1824	Antequera	Granada	Leyes	Propietario	1854	2 en Antequera	2	30	Progresista
Arssu, D.	1808	Málaga			Militar- administración-prop. agricul.	1867		1	59	Unión Liberal- Moderado
Auriolles, P.	1818	Ronda		Leyes	Juez	1850	3 en Ronda, 2 en Campillos, 3 en M	8	32	Unión Liberal- P. Constit.
Cánovas, Ant.º	1828	Málaga	Madrid	Filosofía y Leyes	Administración, Político	1854	7 en Málaga, 1 Cádiz, 10 en Murcia, 4 en Madrid	22	26	Unión Liberal- Conservador
Chacón, R.	1821	Antequera			Propietario agrícola y	1857	2 en Antequera, 1 en La Coruña.	3	36	Moderado puro
Chinchilla, J.	1803	Marbella	Granada	Leyes		1843	1 en Málaga, Senador en 1858.	1	40	Progresista
Díaz, J.	1799	Málaga	Granada	Leyes	Abogado	1848	5 en Coin, 1 en Ronda.	6	49	absolutista- moderado
Enriquez, G.		Velez Málaga			Administración. Director gen de OP	1857	2 en Málaga, 1 en Granada, 1 en Canarias.	4		Moderado-Unión Liberal
Freüller, J.	1815	Málaga	Granada	Leyes	Abogado, propietario fincas	1864	2 en Málaga, fue 5 legislaturas	2	49	Moderado
García Briz	1815	Málaga	Granada	Leyes	Abogado,	1854	en Málaga, 1 en Ronda y fue senador por Granada.	3	39	Progresista
Giner, J.	1817	Velez Málaga				1863	1 en Málaga	1	46	Conservador
Heredia, R.	1832	Málaga	París	Ingeniero civil	Empresario industrial y financiero	1863	1 en Córdoba, 2 en Málaga. Senador, 2 por Málaga y 1 por	3	31	Moderado- Conservador
Herráiz, C.	1816	Málaga	Granada	Leyes	Propietario agrícola y	1843	6 en Málaga. Fue 2 veces senador.	8	27	Progresista
Izquierdo, R.	1820	Santander			Ejército	1869	2 en Antequera, 1 en Alicante.	2	49	Radical
Lafuente, J.	1822	Archidona	Granada	Leyes	Abogado, administración,	1851	2 en Archidona.	2	29	Moderado
Larios, M.	1798	Cameros			Empresario industrial y financiero.	1857	2 en Torrox. 2 veces senador .	2	59	Moderado- Unión Liberal
López Ayala, A.	1828	Guadalcanal (SEV)	Sevilla	Filosofía	Periodista y autor teatral	1857	9 en Badajoz y 1 en Antequera.	10	29	Moderado-Unión Liberal
Macía, F.	1829	VelezMálaga	Madrid	militar	Militar y literato	1869	3 en Málaga.	3	40	Progresista
Márquez, Fco.		Álora	Granada	Leyes	Abogado y Administración	1851	1 en Antequera y 1 en Málaga.	3		Moderado
Pierrad, Blas	1813	Semur (FR)		Ejército	Ejército	1869	1 en Ronda, 1 en Barcelona y 1 en La Carolina.	3	56	Progresista- Republicano
Ríos Rosas, A.	1808	Ronda	Granada	Leyes	Periodista, político prof. Y poeta	1838	3 en Málaga, 1 en Campillos, 2 en Gaucín, 8 en Ronda, 3 en Cádiz y 2 en Valencia.	19	30	Moderado-Unión Liberal
Ríos Rosas, Fco.	1804	Ronda		Leyes		1846	2 en Ronda, 4 en Olvera (Cádiz) y 1 en Arcos, (Cádiz). 3 senador por Cádiz.	7	42	Moderado
Rodríguez, JM		Casaberme	Granada	Leyes	Abogado, ejército y administración	1863	2 en Archidona, 1 en Antequera y 1 en Málaga.	4		Moderados
Romero Robledo,	1838	Antequera	Madrid	Leyes	Político profesional.	1862	4 en Antequera, 14 en Málaga), 3 en Madrid y 1 en León.	22	24	Unión Liberal- Liberal
Ros de Olano	1808	Caracas			Militar y literato	1838	1 en Málaga, 5 en Murcia. 2	8	30	Unión Liberal
Sáenz de Llera, V.	1811	Málaga		Leyes	Administración	1853	1 en Almería, 5 en Torrox. Senador	9	42	Moderado
Salamanca, J.	1811	Málaga		Leyes y filosofía	Financiero, fc. E inmobiliario	1836	2 en Almería, 7 en Málaga, 2 en Granada, 1 en Alicante, 3 en Albacete, 2 en Zaragoza, 1 en Coruña. Senador 2 veces.	21	25	Moderado (puritano)
Moreno, S.	1813	Sevilla		Militares	Militar, pintor y empresario	1846	2 en Coruña, 1 en Ronda.	3	33	Moderado
Valera, J.	1824	Cabra	Gran Ma	Leyes	Literato, Administración (Diplomático)	1858	1 en Archidona, 1 en Priego, 1 en Castellón, 1 en La laguna, 1 en Puerto Rico. 4 veces senador.	9	34	Moderado, Unión Liberal, Liberal
Loring, Jorge	1822	Málaga	Harvard	Ingeniería	Empresario industrial y financiero.	1857	9 en Málaga. Senador vitalicio en 1892.	9	35	Moderado- Conservador
MEDIA	1817	Málaga	Granada	Leyes	Abogado y administración	1855		7	37	Moderado, Unión Liberal

A.4.1 Diputados malagueños (1857 a 1867) II

Fuente: Cuadro de elaboración propia a partir de: Congreso. es de 5 de enero de 2014 y CARO, D. (dir.): *Diccionario biográfico de parlamentarios de Andalucía. 1810-1869*. Sevilla. Centro de Estudios Andaluces, 2010.

	Comisiones	Nº Comisiones	discursos	Disc. nº	Contribución (reales)	Muerte	edad	Titulos-cargos
Adorno, J.	Cra Astorga Orense, Mad. -Coruña, FC Málaga- Córdoba; Puertos Conil y	15			12.081	1920	81	Marqués Alboloduy
Aguilar, J. Ant.º	Tratado Rep dominicana.	3	Ley de ffcc	3				
Arssu, D.	Reemplazos militares	1						
Auriales, P.	Imprenta, reform Constitución	11	L Enjuiciamiento Criminal	3	152 (1844)	1884	66	Ministro Justicia
Cánovas, Ant.º	todas		todos			1897	69	
Chacón, R.	Presupuestos y etiqueta	4	Protocolo			1889	68	Marques de Cela
Chinchilla, J.					2.564 (1857)			
Díaz, J.	Presupuesto, Actas,Hacienda, Ley de enjuiciamiento...	30		10		1872	73	
Enriquez, G.	Gobierno interior, puertos francos de Africa	v						Alcalde de Málaga
Freüller, J.					3.858 (1853)	1901	86	Marqués de Paniega
García Briz		13	Quintas, fc Mal Cord, bancos.	10	3.666(1668)			Junta Provisional1868
Giner, J.	Autorización diputación MAL	1				1875	58	
Heredia, R.	Cárcel modelo, Hacienda, ffcc Linares-Almería...	v	Fabric de hierro en el Presupuesto		5.687(1857)	1909	77	Conde de Benahavis.
Herráiz, C.	Protocol. Poco relevante	3	Suces. Málaga 1869					Presidente SEAP
Izquierdo, R.	Relacion ejército	v	Defensa Gloriosa	v		1883	63	Cap. General Filipinas.
Lafuente, J.	Gobierno Interior, reordenación							
Larios, M.	Honras fúnebres del general Prim	1	Baja actuación	0	115.880(1871)	1873	75	Marqués de Larios
López Ayala, A.	Ninguna					1879	51	Ministro de Ultramar
Macía, F.	Banco de Cuba, const. Puerto Rico...	v						
Márquez, Fco.	Puertos, fc. Andalucía y etiqueta	3				1900		
Pierrad, Blas	FC Selgua Barbastro		Contra quintas, libertad culto			1872	59	
Ríos Rosas, A.	Múltiples		todos		Murió pobre	1873	65	Ministro gobernación y Gracia y Justicia. Presidente Cortes.
Ríos Rosas, Fco.						1886	82	
Rodriguez, JM	Tráfico negrero, canal de Urgel	2	Anticipo forzoso	1				
Romero Robledo, F.	Múltiples		todos			1906	68	
Ros de Olano	Varias		Varias			1886	78	Ministro
Sáenz de Llera, V.	Pocas Congreso, muchas senado.							
Salamanca, J.						1883	72	Marques Salamanca y Conde de los Llanos
Moreno, S.	Pocas		Acueducto Ronda.					
Valera, J.						1905	81	
Loring, Jorge	Etiqueta, de FFCC (Málaga Córdoba)	4	Carencia cereales en Málaga.	1	apital mermad	1900	78	Marques Casa Loring
MEDIA	POCAS ACTIVIDAD PARLAMENTARIA EXCEPTO JEFES DE FILA					1989	71	

A.4.2 Senadores malagueños (1891 a 1900) I

Fuente: Cuadro de elaboración propia a partir de: http://www.senado.es/web/wcm/idc/groups/public/@cta_senhis/document/document/mdaw/mde5/~edisp/senpre_018546.pdf, búsqueda 3 de abril de 2018; y RAMOS ROVI, M^a. J.: Diccionario biográfico de parlamentarios andaluces 1876-1923. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013.

	Año Nac	Nacido en	Título universidad	Titulación	Empleo	1ªelección	Legislaturas en el senado	nº leg.	edad 1ªele	Diputado ?
Arias y Giner, S.						1879	Senador por Málaga 1879-1881; Senador vitalicio 1881-1895.	15		si
Belmonte y Cárdenas, R.	1837	Córdoba				1884	Senador por la provincia de Córdoba 1884-1886; por la provincia de Málaga 1886	3	47	
Borrajó de la Bandera, P.		Málaga	Granada	Leyes	Magistrado TS	1879	Senador por la provincia de Granada 1879-1880-1881, 1884-1886	4		si
Chinchilla, Joaquín.		Órgiva (GR)	Granada	Leyes	Jurisconsulto	1896	Senador por la provincia de Málaga 1896; Senador vitalicio 1907-1911, 1914-1916.	9		
Chinchilla, Juan	1836	Marbella	Granada	Leyes	Ministro Tribunal de Cuentas y Consejo de Estado. Industrial	1889	Senador vitalicio 1889-1891, 1893-1896.	5	53	si
Crooke y Larios, E.	1856	Málaga			Gran propietario. Industrial	1898	Senador por la provincia de Málaga 1898-1902; Senador vitalicio 1903-1911, 1914-1923	22	42	
Dávila y Bertolotti, B.	1837	Málaga	Granada	Leyes	Cátedra de instituto	1898	Senador vitalicio 1898-1914	14	61	si
Heredia Livermoore, T.	1819	Madrid			Empresario industrial y financiero. GP.	1860	Senador vitalicio 1860-1893	23	41	si
Larios Larios, M. D.	1836	Málaga	París	Ingeniería industrial.	Empresario industrial y financiero. GP.	1877	Senador por Málaga 1877-1878. Senador vitalicio 1891-1895.	6	41	si
Lomas Martín, F.					Gran propietario.	1891	Senador por Málaga 1891, 1896	2		si
López Domínguez, J.	1829	Marbella	Segovia	Acad. Militar	Militar, terrateniente y periodista.	1893	Senador Málaga 1893; Senador por derecho propio 1894-1911; Presidente de 1905-1907.	16	64	si
Ruiz Martínez, C.	1862	Málaga		Acad. Militar	Militar, capitán estado mayor, escritor.	1898	Senador por 1898-1917.	10	36	Si
Suárez Figueroa, A.	1863	Estepona (Málaga)			Militar. Periodista	1900	Elegido 1900 no juró cargo.	0	37	Si
Weyler y Nicolau, V.	1838	Palma de Mallorca.	Toledo	Acad. militar	Teniente General	1884	Senador por Canarias 1884-1886; Málaga 1886-1890; Baleares 1891; Canarias 1894-1895; Senador vitalicio 1894-1930.	33	46	
Loring, Jorge	1822	Málaga	Harvard	ICCP	Empresario industrial y financiero.GP	1891	Senador vitalicio 1891-1900	6	69	Si
SENADOR MEDIO	1840	Málaga	Granada	Leyes/A. militar	Militar/Empresario ind	1857		#REF!	49	

A.4.2 Senadores malagueños (1891 a 1900) II

Fuente: Cuadro de elaboración propia a partir de http://www.senado.es/web/wcm/idc/groups/public/@cta_senhis/documents/document/mdaw/mde5/~edisp/senpre_018546.pdf, búsqueda 3 de abril de 2018; y RAMOS ROVI, M^a. J.: Diccionario biográfico de parlamentarios andaluces 1876-1923. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2013.

	Partido	Comisiones	nº Comis	discursos	Intervenc	Muerte año	edad	Titulos y cargos
Arias y Giner, S.		Archivos, Bibliotecas y Museos.	1		0	1895		
Belmonte y Cárdenas, R.		Pto de Málaga y Cra. Montiel-V Pepés	2		0			Marqués de Santa Rosa
Borrajó de la Bandera, P.	Conservador	Carreteras (8) Ferrocarril de Linares a Almería.	10		0			
Chinchilla, Joaquín.		erto de Málaga (Secr) Procción de los pájaros. Viudas y huérfanos. Juzgados. Carreteras (11) Ferrocarril (2)	17	los administrati	7	1917		
Chinchilla, Juan	Progresista- liberal					1897	61	
Crooke y Larios, E.	Conservador	Protocolo, Segregación Vva. Algaidas, Cra Osuna a Grado.	3					
Dávila y Bertololi, B.	Constitucional, Fusionista, Demócrata.	Carreteras (5), General Ollero. protocolo(2). montes enajenados (Pres). "Pinar de Algaidas" (Pres). Contrato del trabajo. Gravámenes Marrucos (Pres). Tranvías vallisoletanos (Pres) Establecimiento de	12	Pet. Inf. a ministros (muchos). General del Gobierno (1899-1900).	43	1914	77	Ministro de gobernación.
Heredia Livermoore, T.	Conservador					1893	74	
Larios Larios, M. D.	Conservador	Cra. Feria de Castro a Meira y Arroyo a Río Grande (Puerto Rico).	2		0	1895	59	Marqués de Larios. Director Hijos de Martín Larios.
Lomas Martín, F.	Conservador	Clases pasivas de Ultramar. Importación material ferrocarriles. Ley hipotecaria. (Secr). Presup. de Cuba. Carreteras (7). Ferrocarril de Málaga a Coín. Protocolo.	13	Academia Toledo. Amillaramiento Sedella (Málaga). 27 discursos.				
López Domínguez, J.	Progresista-Unión Liberal- Liberal.	Estatua en Cádiz a Castelar. Marquesado de Martínez Campos.	2	Varios protocolo. Reconst. del Partido	101	1911	82	Ministro, Presidente del Senado y del Gobierno
Ruiz Martínez, C.	Liberal	Fuerzas de Ultramar. Reclutamiento ejército. Fuerzas del ejército para 1907. Pensiones 1891 (Secr). Cara. de Mairena del Alcor. Alcalá de Guadaira al ferrocarril.	6	Naugragio Geneisenau. Aranceles de Aduanas. Presupuestos	5			
Suárez Figueroa, A.	Conservador					1910	47	
Weyler y Nicolau, V.		Ministerio de Guerra y Marina. Protocolo(2). Carreteras (6) Ferrocarril (3). Ejército 1885-86. Material guerra.	14	Relacionados con Ejército.	52	1930	92	Marqués de Tenerife. Gobernador General de Cuba. Ministro del Ejército.
Loring, Jorge	Consejador	Aceite de algodón en Aduanas. Cra(3) Prov de Málaga. Ferrocarril Pto de Almería a Canjáyar. Cra. de Tarancón a estación de Paredes	4	Cereales en Málaga. Presupuestos y Banco de París.	3	1900	78	Marques Casa Loring. Director FC Málaga Córdoba Ferrocarriles Andaluces.
SENADOR MEDIO	Conservador	Más comisiones que en el Congreso	5,7333333		10,4	508,3333	71,25	4 nobles ≈26%

ANEJO A. 5

Cartas de/a Jorge Loring

A.5.1 Documentos relativos a la insurrección ocurrida en Málaga en noviembre de 1872. Transcripción.

Fuente: ADE caja nº305, doc. (3.5), VARIOS AUTORES, Málaga, noviembre de 1872.

Doc1⁶¹². Manuel a Jorge Loring

Málaga 26 de noviembre. 1872

Querido Jorge: Desde que hace dos horas te puse un telegrama anunciándote tranquilidad completa han ido oscureciendo los términos. Hace una hora pasó por el camino de Churriana una pequeña columna para dicho pueblo donde dicen se están preparando p^a venir esta noche a Málaga. La gente afluye al tren 3 huyendo de lo mucho que se anuncia para esta noche: después de todo posible espero no pase de un amago. Tu partida que adelantaste.....? en el teatro donde la presencia del Brigadier Salamanca media hora después de los tiros de la plaza nos tranquilizó a todos. Cuando salí a las once y media me enteré de lo ocurrido. Todo estaba completamente tranquilo a esa hora y la Alameda muy bien guardada con numerosas fuerzas de carabineros. Los resultados de la algarada fueron más sensibles de lo que yo creía. Según me dicen están enfermos en el Hospital además del inspector de policía cuyo estado no deja esperanzas hay un guardia civil muerto y un agente herido. También han tratado en este hospital a dos paisanos heridos.

Ingresé los reales 110.000 en el sindicato recogiendo el resguardo firmado Loring Hermanos. .Dime donde te lo envió.

Me envías a la familia recuerdos, tu afectísimo amigo:

Fdo: Manuel

⁶¹² Numeración propia, de las cartas incluidas con el mismo código en el ADE.

Málaga 26 a las 10 de la noche.

Querido Jorge: Después que te escribí esta tarde por F 3⁶¹³ nada ocurrió en particular después de decirse por todo el mundo que positivamente esta noche iban los republicanos a la lucha. También supe algunos detalles sobre la partida de Churriana que se compone de 80 hombres la mayor parte salidos esta noche de Málaga; a las dos de la tarde entraron en Alhaurinejo y hay esperanzas en que entre la fuerza que salió por el Camino de Churriana y una compañía que marchó por nuestro F3 los puedan alcanzar. Esta noche hubo algunas carreras en la Alameda al anochecer y después se encerró todo el mundo no viéndose un alma en las calles. La tropa salió y tomó posiciones circunvalando con grandes...? toda la ciudad. Yo me retiré cansado a casa y me iba a echar un rato cuando me avisaron los de mi propia casa que hay fuego y se cree sea en la Estación. He salido a la calle y sin encontrar alma viviente he llegado al promedio de la calle de Cuarteles desde donde pude ver que lo que ardía era una de las casillas de madera en donde estaba el fielato y la cerca de la obra de Martínez Hurtado. Entonces me he detenido y ha poco he sentido tropa que se acercaba en silencio. Era un escuadrón bastante completo de caballería con una avanzada de infantería: Han hecho alto donde yo estaba y temiendo que la gente del fuego hiciera algunos disparos he retrocedido a la Alameda: entre tanto la tropa avanzó y cuando yo atranqué la puerta pude ver que los revoltosos se habían retirado y el fuego se apagaba lentamente. Por lo demás no he oído un solo tiro de cerca ni de lejos.

Tengo gran impaciencia por saber de Madrid y siento no hayas contestado a mi telegrama. El gobdor. afirma que el telégrafo funciona y que nada ocurre.

Tuyo afectísimo amigo:

Fdo.: Manuel

⁶¹³ Abreviatura de ferrocarril nº 3.

Doc 3 Antonio Banderas a Jorge Loring

Málaga 26 de Noviembre 1872

Sr. D. Jorge:

Celebraré que hayan hecho vds. felizmente su viaje.

Cuando volvimos anoche a nuestras casas la población estaba tranquila en absoluto y esta mañana todo se halla en situación normal. Por consiguiente es indudable que salieron Vds. para la estación en el único momento de verdadera excitación popular. Se teme sin embargo que esta noche haya lucha entre el pueblo y el ejército. El cuartel de la Trinidad ha sido abandonado, sin duda para llamar allí a los revoltosos.

Dícese que se forma sumaria contra los guardias civiles que al pasar el Guadalmedina abandonaron al inspector de O. J. que llevaban herido. La verdad es que demostraron cobardía cuando no se atrevieron a llevar al herido a la calle Fuentecilla, tan solo porque les hicieron algún que otro disparo desde la Aurora.

Circulan muchas noticias de insurrección en varios pueblos, pero lo único que hasta hora creo cierto es que en Churriana se ha proclamado la República y que en Álora debe de haberse alterado el orden cuando esta tarde sale en el tren 3 una compañía del regimiento de África para este pueblo o villa.

Nicolás me encarga le ruegue que haga V. definitivamente el contrato con Murcia, pues los carreros están ya apercebidos y de tan mala fe que tardan mucho en sus viajes y tratan pésimamente el material.

Adjunta es una carta (de Arregui).

Si se decide V a marcharse desde Córdoba a Madrid y yo debo de acompañarle o seguirle, suplico a V. que me lo avise con dos días de anticipación para que tenga tiempo de preparar mi equipaje.

Sabe V. que es suyo agradecido servidor y afectísimo amigo.
q. s. m. b.

Fdo: Antº Barreras

Doc 4 Manuel a Jorge Loring

Málaga 27 Noviembre 1872
(10 de la noche)

Querido Jorge: Todo sigue tranquilo a estas horas no obstante los augurios de algún republicano que como Rosendo Toro nos anunciaba grandes acontecimientos al anochecer. El Gobernador ha publicado un anuncio de que los correos de 23 y 24 llegarían esta noche. Yo no sabía que creer puesto que tenía telegrama dando la salida del F 6 con la correspondencia: tu otro telegrama que recibo dos horas después me explica que en efecto han llegado para Alhondiguillas unos correos y quizá vengan esta noche. Entretanto después que el Comandante General me había prevenido que saldría la F5., una compañía de la guardia civil, me pide le diga cuanto tiempo se necesitará para disponer un Express que lleve 400 hombres a Córdoba! Comprenda el mal efecto que me haría la pregunta: he salido inmediatamente para avisar a Heredia que no por eso se manifiesta resuelto a marchar. Los Larios se fueron ayer a Gibraltar. Por lo demás ¿Qué puede motivar que nos dejen aquí sin esa fuerza? En este momento me avisa el Jefe de la Estación que prepara el Express que ordenó el Comandante Gral. y lo hace prender en máquina exploradora. El tema es que eso envalentone la gente y tengamos ruido en la madrugada. Se dice que Salamanca está muy inquieto con Burell y más con Pedro Gómez.

Nada nuevo en la partida que se ha corrido desde Alhaurín hacia Mijas.

PD.
Dime lo que sepas
de Madrid.

Tu afecto amigo
Fdo: Manuel

Doc 5 José Gálvez a Jorge Loring

Sr. Dn. Jorge Loring
Córdoba

Málaga 27 nov. 1872

Muy querido Sr. Mio. A las 6 h de la mañana es en mi poder una carta de ayer porque el criado de mi casa no quiso abrir anoche a las once para recibirla.

Me alegra infinito se sobrepusieran anteanoche mismo en su buen viaje del mal rato pasado en Málaga y deseo vivamente que las noticias de hoy más tranquilizadoras y pueda V. llevar la familia a Madrid puesto que considero mas tranquilo que nuestras provincias.

Nosotros nos volvimos de la estación encontrando por todas partes piquetes de fuerza a cuya vista todo cambia de aspecto, como en efecto cambió, pues afuera encontramos gente por las calles; así que gracias a Dios dormimos bien y bien amanecemos, no ofreciendo el día cosa digna de mención, aunque la ignorancia de noticias hacía inventar mil invenciones. No dejaré de decirle que después de la desgracia del pobre inspector quisieron llevarlo unos guardias civiles a la Casa de Socorro de Huertecilla y unos cuantos..... les hicieron fuego en Guadalmedina obligando a abandonar al herido, y no se si ya muerto, inspector. Posteriormente se añadió que se había encontrado el cadáver de un policía o de un guardia civil y que algún paisano estaba herido. Durante el día se supo que algo ocurría en Churriana y Alhaurinejo, y parece ser que unas cuantas partidas salieron de aquí en aquella dirección (confirmación de creer por Eduardo Uriarte) y en Churriana recogieron armas insultaron al cura y algo más por el estilo y pasaron al segundo puesto haciendo lo mismo, reclutando gente y marchando a Alhaurin el Grande donde el Gobernador envió alguna fuerza de Carabineros que supongo habrá dado con ellos y dispersándolos. Algo de motín se decía haber en Álora pero creo que nada de esto tiene el carácter de grave. La noche la hemos pasado bien con patrullas de guardias civiles y carabineros por todas partes y una compañía de estos en la Estación para protegerla.

Como protesta contra los acabo de ver encendidas las casillas de madera que sabe V. había contra la tapia del matadero. Ignoro si en los demás puntos habrá ocurrido otro tanto.

Si como decía V. comprender los puntos en que la insumisión existe, creo que el gobierno logrará dominarlas. Creo que el paso por

Despeñaperros se facilitará hoy: veremos si es verdad y mucho me alegraré de ello por V.

Voy a sus encargos. En mi afán por enviarle.....la maletilla de lona, de lagarto de cuero, sucesos.... pide busqué todo con suma prisa pero me entretuvieron la carterita con los permisos de circulación y llegué a la Estación un momento después de la salida del correo. Me volví a casa y acabo de encontrar la cartera que es adjunta y por el tr. 3 le envió dichos bultitos y el sombrero. Guillermo me entregará más tarde el equipaje y también irá por el tr. 3, pero él no ha podido salir esta mañana, como la Sra le dice, por serle imposible según mucha..... hasta mañana jueves.

En el saquito de cuero van..... los folletines, para las niñas.

Saluda V. y a todos los suyos cariñosamente su obligado ss

Q B S M

Fdo: José Gálvez

Va en total 3:

3 maletas?

1 saco cuero.

1 sombrero

1 maleta forro lona.

Doc. 6 De Antonio Banderas a Jorge Loring

Málaga 27 de noviembre 1872

Exmo.. Sr. D. Jorge Loring

Mi estimado jefe y amigo:

Ayer por tren 1 recibiría v. las alforjas con todos los papeles, libretas y documentos a que se refieren los dos primeros párrafos de la deseada carta de V. que ha llegado hoy a poder mío. Las notas que pide V. en el tercer párrafo de otra carta son adjuntas.

Ampliando las noticias que comuniqué a V. por medio de una carta enviada en el tren nº 3, le participo que también se ha proclamado la república en los dos Alhaurines y en Torremolinos que han salido de Málaga otras partidas republicanas para sublevar distintos pueblos y que las tropas no pueden perseguirlas a todas.

En la ciudad hemos pasado sin sucesos la noche pero con bastante alarma y mayor tristeza. Desde poco después de las oraciones las avenidas de la plaza de la Constitución fueron tomadas por los guardias civiles lo cual motivó algunas carreras... Después retenes compuestos por 10 soldados de infanr^a. y un oficial, con centinelas avanzados, se situaron en las principales bocacalles. Todas las tiendas se cerraron, los teatros y circos no se abrieron, y aun los cafés y tabernas estuvieron generalmente con sus puertas entornadas. A las 9 de la noche, que fue cuando me recogí, apenas se veía un alma en las calles, y el Liceo de donde salí estaba también desierto. Solo en la plaza había alguna gente provocando a veces en su mayor parte a la guardia civil con silbidos y gritos.

Aunque los diarios de esta localidad contienen pocas noticias, remito a V. adjuntos el Correo y el Avisador, que son los dos que callan menos.. Hay varias razones para juzgar apócrifa la proclama del General Contreras. Los suplementos al boletín oficial de esta provincia, publicados anoche, bien poco han calmado la excitación pública. Como el correo no se recibe ni se espera, cunde el temor que sean graves los acontecimientos en otras provincias, o se irritan los ánimos con la sospecha de que el gobierno no haga esfuerzos para traernos la correspondencia de Madrid. Dícese que las familias de los Sr. Larios y Heredia se embarcaron anoche en un buque inglés, pero esta mañana he visto a Tomasito de paseo. Quizás se hayan desembarcado para pasar el día en tierra.

A pesar que ya V había hablado con Cobos, le incluyo una carta de él, he mandado recoger los huesos, y espero me diga V. á quien deben entregarse.

Guillermo saldrá en el tren nº 1 de mañana: dice que no le ha sido posible partir antes.

D. Luis Molina me ha asegurado anoche que V se marcha con la familia a Portugal. Sea o no cierta esta noticia, quisiera Dios concederles a Vds., en cualquier población la salud y el sosiego que de corazón les desea su afmo s. s.

Q. S. M.B .

Fdo: Antº Barreras.

En este momento me participan que han surgido algún disgusto entre los gobernadores de esta provª, y que el brigadier Salamanca ha determinado no sacar a la calle sus tropas hasta que Burrell resigne el mando declarando a la población en estado de sitio. Yo no quiero creerlo.

Doc. Nº7 M. Miro a Jorge Loring

Salida a Málaga	noche del 25
En Córdoba	, 26
	„ 27

Málaga 27 Nov /72

Mi estimado D. Jorge: Adjunto nota de productos de la semana Nº 46 y una cuenta de calzado para que la vea Dª Amalia y me la devuelva diciéndome si es corriente y puedo pagarla., á la vez hágame el favor de recordarle una notita de otras cuentas que yo le mande al campo y hacer lo mismo caso de no exigir ninguna observación.

Respecto de la cosa pública, se dice mucho y la mayor parte inexacto. Lo cierto es que anoche se pasó la noche muy tranquila salvo una carrera que produjo la llegada a la plaza de la guardia civil que se acantonó en Sn. Telmo y tomó las bocas calles afluentes a la plaza. En otros puntos como en Carretería, calle Álamos, Dos Aceras, Puerta Nueva, hubo fuerzas de infantería que se retiró a media noche. Se dice que los republicanos se están saliendo al campo para constituirse en partidas. Álorá, Churriana y Alhaurín se han amotinado para donde han salido fuerzas de infantería y carabineros. Los Larios se han ido a Gibraltar.

Gastambide que está presente me dice que por D. José Parra que acaba de llegar de Cártama ha sabido que la partida que en la noche del lunes salió de aquí al frente de la cual iba Uriarte ha quemado todos los documentos que había en el Ayuntamiento referentes a quintas llevándose unos diez mil reales en efectivo.

Anoche quemaron las casillas de madera que servían de fielato en el de Poniente. Sin otra cosa queda en espera de sus órdenes. S.S.Q. B. S. M.

Fdo: M. Miró

Doc N° 8 Manuel a Jorge Loring

FERRO-CARRIL
DE
CÓRDOBA A MÁLAGA ⁶¹⁴

Málaga 27 Nov. (3 de la tarde)

Querido Jorge: Recibí anoche tu telegrama anunciándome que ya se estaba componiendo la vía entre esa y Madrid y esta mañana me han traído tu carta. Creo que efectivamente has hecho bien en llevarte la familia **y siento de veras que Heredia no te haya invitado**; no que hayan empeorado aquí las cosas pues lejos de eso a pesar de que esta mañana temprano el alcalde de Álora decía al Comandante General que según confidencias la partida republicana que anoche entró en Alhaurin llevaba unos 800 hombres, Pedro Parra acaba de decirme que en Cártama el dueño de las diligencias de Alhaurin el Grande le ha asegurado que no llegan a 60 porque si bien anoche reunieron a todos los quintos y mucha gente del pueblo para quemar los registros en la quinta, cuando tocaron a marchar a las tres de la madrugada todos se les separaron quedando solos los malagueños en lo que no se atrevieron a seguir hacia Coín y se dirigieron a la sierra. Hoy lo mismo que ayer se da por seguro el movimiento por la noche: ya los teatros han cesado de anunciar función y esto ha de seguir mientras no lleguen correos porque verdaderamente no se comprende que sin ocurrencias graves nos tengan cuatro días en incomunicación absoluta: por mucho que se le conceda a la ineptitud de los empleados radicales, ya es demasiado.

Hemos recibido de Dupuy otros wagones de escarpas? que vienen del:la dificultad de almacenar este material hace pensar en la conveniencia de llevar adelante la obra en el Almacén Gral. Para la cual tenemos maderas cortadas, postes de piedra. Así tu dirás.

Procuraré enviarte esta noche.

Tuyo afto. Amigo:

Doc. N° 9 Telegrama del Gobernador Civil de Córdoba

⁶¹⁴ En imprenta en el original

GOBIERNO DE LA
PROVINCIA
CORDOBA⁶¹⁵

Detalles de la insurrección de Málaga la tarde del
28 de Nov.

Tan pronto salió el batallón de África de Málaga p^a Córdoba, los insurrectos atacaron al Gobierno Civil, el Govr. resignó el mando en el militar, el que atacó inmediatamente, venciendo la insurrección en la ciudad a las dos horas; pasando al Barrio del `Perchel, donde atacó a los insurrectos que los venció a la media hora; después marchó al de la Trinidad donde restableció el orden sin pérdida de tiempo: la artillería es la que más ha jugado en las operaciones; los insurrectos muchas bajas, las tropas muy escasas; terminada la insurrección y restablecido el orden, completa tranquilidad.

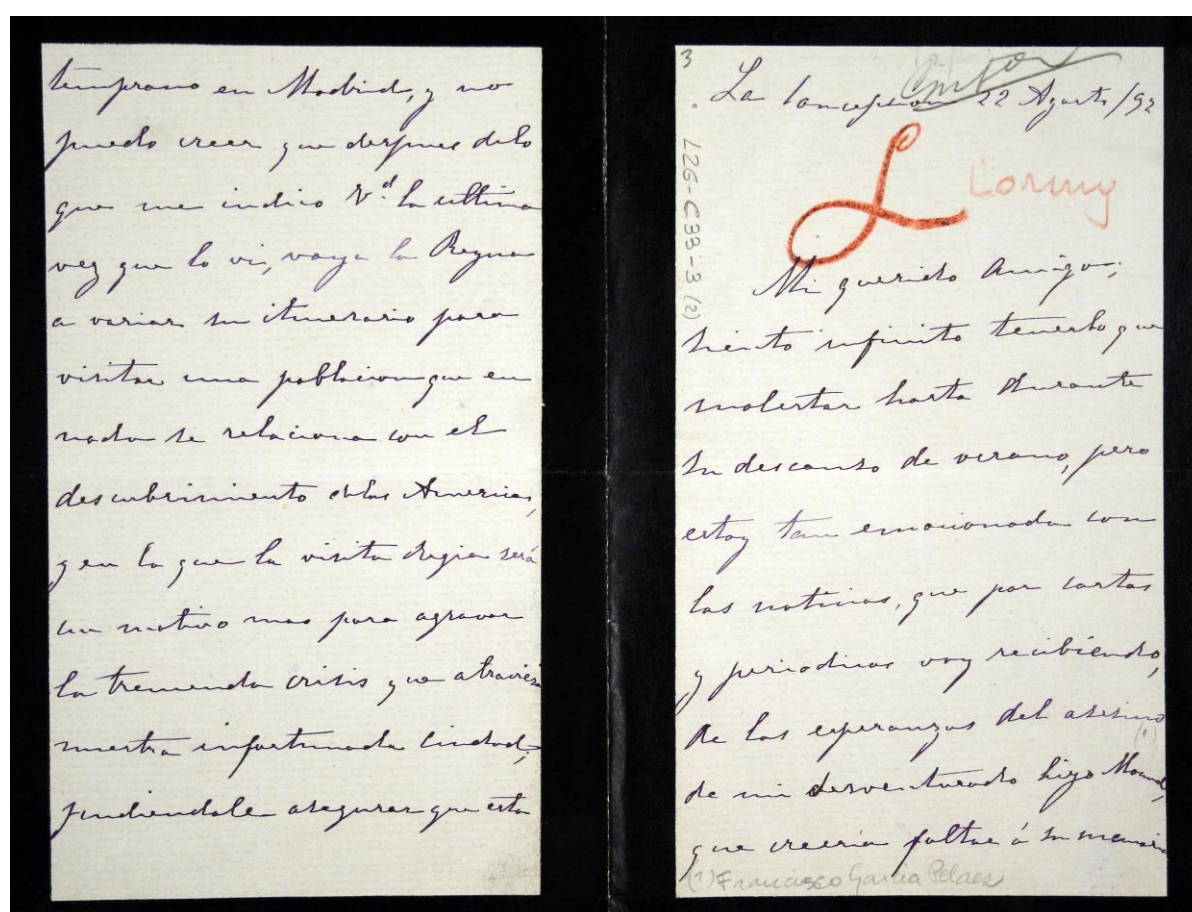
Telegrama recibido en Córdoba a las 10 de la noche; el telégrafo expedito.⁶¹⁶

⁶¹⁵ Con sello impreso

⁶¹⁶ Ortografía y puntuación según original.

A.5.2 Matrimonio Loring a Cánovas del Castillo. Sobre el indulto a Francisco García Peláez.

Amalia Heredia Fuente: Archivo Cánovas del Castillo (Museo Lázaro Galdiano), L26 C33 03 02r, , La Concepción (Málaga), 22-8-1892.



De Jorge Loring a Antonio Cánovas del Castillo, para que impida el indulto al "asesino" de su hijo, que contaba con el apoyo de la Regente y de Martínez Campos

Fuente: Archivo Cánovas del Castillo (Museo Lázaro Galdiano), L26 C35 01, Madrid, 5-9-1892.

L26-C35-1
Madrid 5 de Septiembre 1892

Cm. Loe

Excmo. Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo

Mi querido Antonio: al llegar a casa esta mañana, viniendo de Jaén, he leído el adjunto suelto en el Heraldo -

Aunque creo que no tendrá fuerza - durante, he puesto a Villaverde por si algo sabía, y sin antecedentes sobre el particular ha quedado en litigio a V. He procurado la atención a lo que seguramente se gestionará.

Por mi parte ruego a V. acausar cuidadosamente que haga cuanto pueda para que mi propósito no se realice. Amalia había hecho recibo que por culpado de la falta mantenida se sería interesando a Meléndez Cuapoz a favor de aquel criminal, y es posible que sea el candidato por donde sus hermanos esperan obtener la conmutación de la pena -

No quise molestarle más - suéltese el grandísimo interés que tanto le he dado en este asunto - y la justicia que se le haga de cumplimiento de la pena a que fue

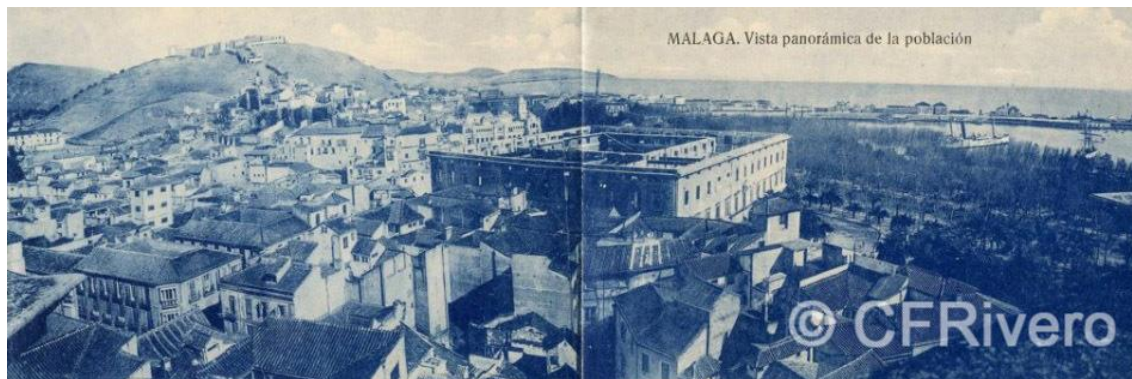
Jorge Loring
Cauda 20

Fuente: Archivo particular de Jorge Benthem, Madrid, 2-2-1859



ANEJO A.6
ANEJO FOTOGRÁFICO

A.6.1 LA MÁLAGA DE LORING



Málaga, vista panorámica de la población, tomada desde la torre de la Catedral.

Fuente: C F Rivero, Grafos. Tarjeta postal en dos partes.



Málaga desde la Farola, 1880.

Fuente: C F Rivero, José García Ayola.



Cortina del Muelle. 1880.

Fuente: C F Rivero, fotógrafo desconocido. Málaga, la Cortina del Muelle y el Puerto desde alguna azotea próxima al Cuartel de la Parra.



Antiguo puerto de Málaga 1870. Fuente: AHMMa 1C-79-15662



**Málaga desde la Bateria de San Rafael , 1863.
Fuente: Colección F Rivero. Ferrier-Soulier. 7084 Vue a Malaga
(Espagne) [Bateria de San Rafael]. Málaga.**



Vista de Málaga y puerto 1860. Fuente: AHMMa 1-C-2-276 Arenas



Puerto de Málaga 1860. Fuente: AHMMa 1C-2-281



Puerto en obras 1880. Fuente: AHMMa 1C-2-285 Arenas.



Panorama de Málaga desde el castillo de Gibralfaro, 1957.
Fuente: Colección F. Rivero. Estereoscopia Ferrier-Soulier. 6500.



Panorámica de las afueras de Málaga, en 1857.
Fuente: Colección F. Rivero, Ferrier-Soulier, 6503, *Malaga, vue panoramique des faubourgs (détalle)*. 1857.



Plaza de la Constitución. Fuente: ADE. CALLES.Nº 2303



**Plaza de la Constitución, a la izquierda entrada al Pasaje Álvarez, 1900.
Fuente: AHMMa, Archivo fotográfico, postal, Ref. nº1C- 30-5782
Marqués de Larios y plaza de la Constitución,.**



Plaza de la Constitución. Casas Consistoriales.
Fuente: ADE, Grabados, Historia de Málaga, J. SCHOPEL Y P. POYATOS.



Alameda
Fuente: ADE, CALLES (postales), nº 1087.



Alameda, Monumento al Marqués de Larios.
Fuente: ADE, CALLES (postales), nº 1087.



Puente de Tetuán y Alameda Principal, año 1900.
Fuente: AHMMa, Archivo Gráfico, fotos, ref.1-C-2- 298,



Vista de la Alameda y juegos de aguas, 1862.
Fuente: ADE: Grabados, A. RAMIREZ. FCO. MITJANA.



Plaza de la Merced. Fuente: ADE, Archivo Fotográfico, Calles, postales, nº 1079.



Vista del arco, efímero, situado en la calle Torrijos de Málaga con motivo de la visita de Isabel II a la ciudad 1862.

Fuente: Fotos Antiguas de Málaga, Colección de Miguel Moreno Mena.

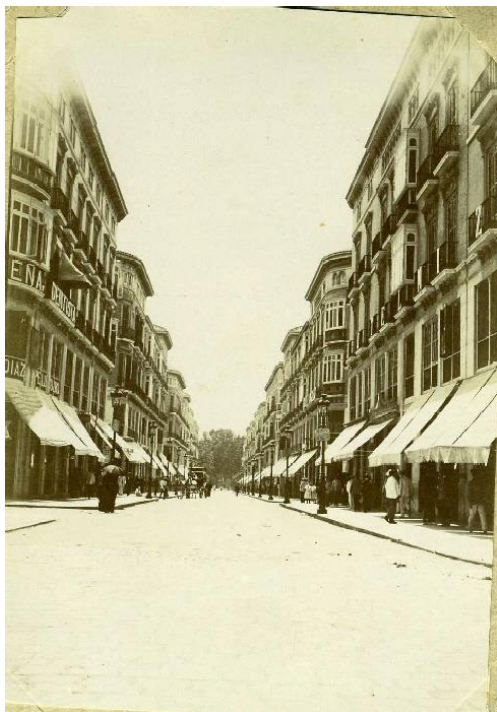


Calle de la Victoria 1865.



Calle Marqués de Larios en construcción, en 1890.

Fuente: AHMMa C-83-16139, Osés, J.



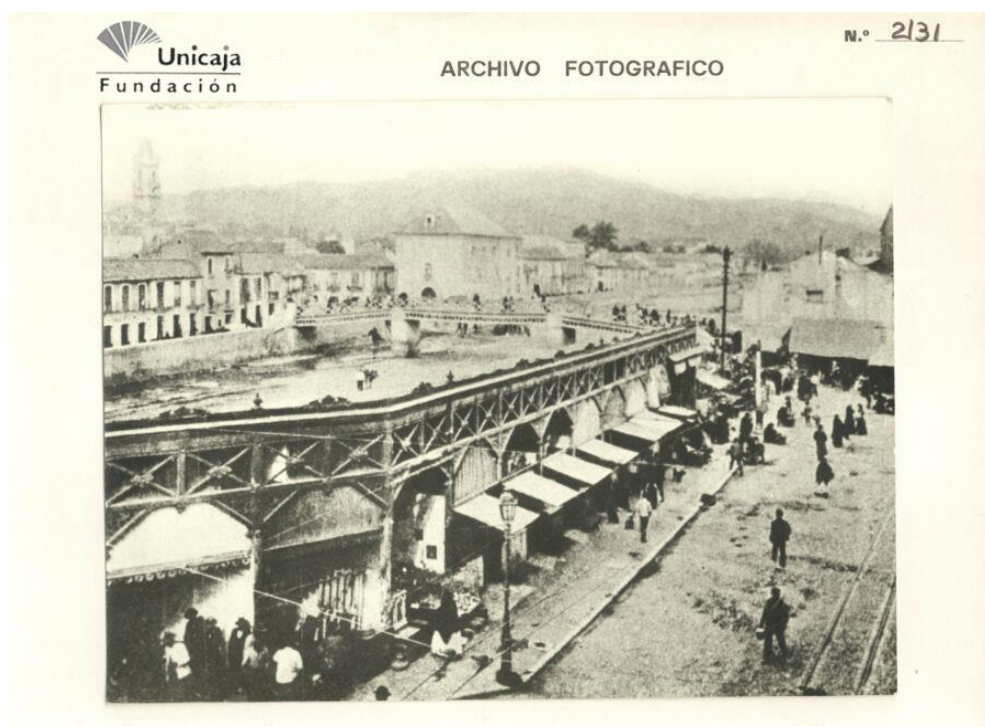
Calle de Larios terminada, 1900.

Fuente: AHMMa C-33-5132



Larios (arco de inauguración)

Fuente: ADE, CALLES 2335

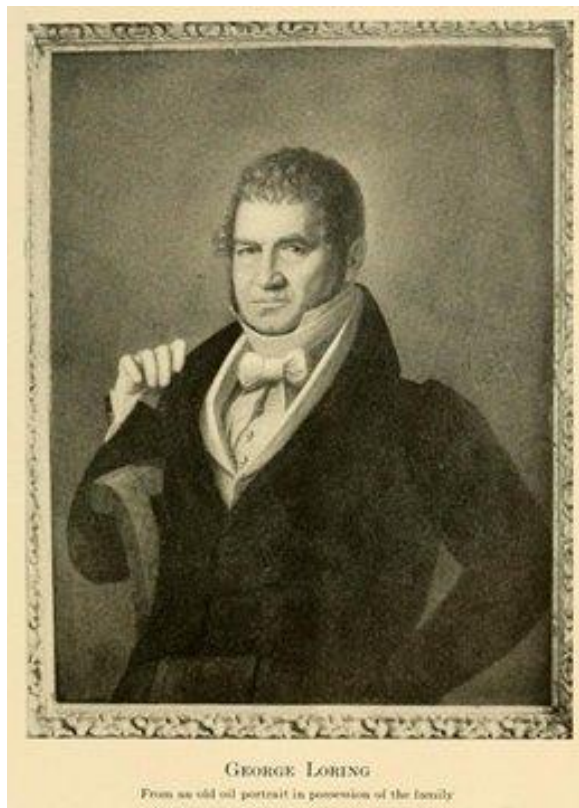


Puerta Nueva. S. XIX. Fuente: ADE, MERCADOS, nº 2131



Cruzando el Guadalmedina 1900. Fuente: AHMMa C-81-15934

A.6.2 RETRATOS DE UNA FAMILIA BURGUESA Y ALLEGADOS.



**JORE LORING JAMES. Fuente: Óleo situado en vivienda familiar,
facilitada por Olga Mendoza Y grabado de la época.**

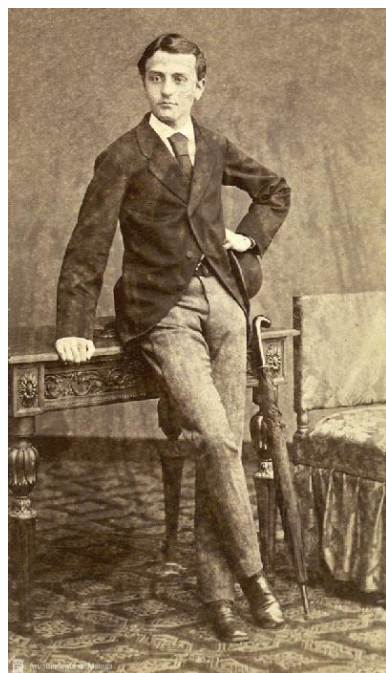


Jorge Loring, tarjeta de visita, 1860.

**Fuente: AHMMa, Archivo Fotográfico Heredia Loring, 1C-30-5396
Hebert.**



Retrato Amalia Heredia y Jorge Loring, 1860. Fuente: AHMMa., AFHL, L 1860 1C-30-5395, Hebert.



Retrato de Manuel Loring Heredia, 1870.
Fuente: AHMMa, AFHL, H 1870 1C.30-5414 Westendorpn, E.



Retrato de Amalia Loring Heredia Retrato Isabel Loring Heredia.
Fuente: AHMMa, Archivo Familia Heredia Loring, H L 1870 1C-29-5412 y 1C-30-5411, Hebert.



Manuel Agustín Heredia Martínez



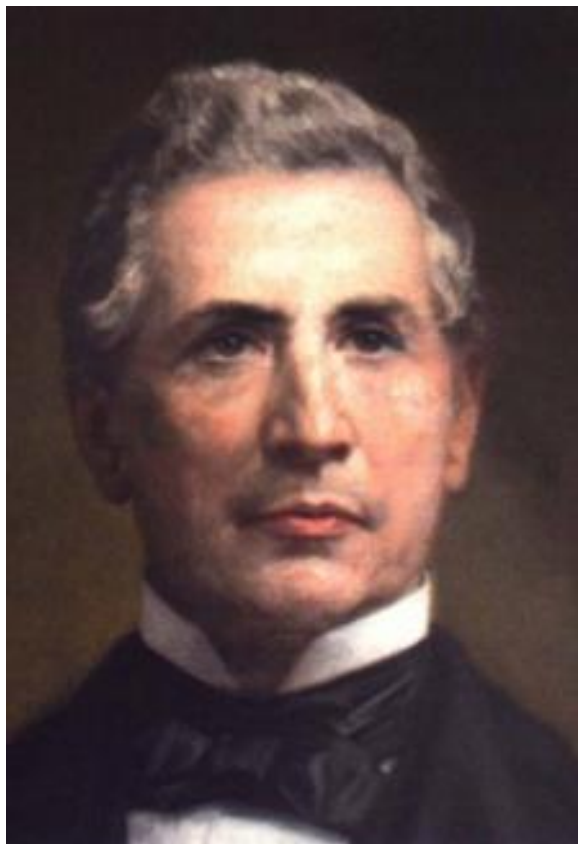
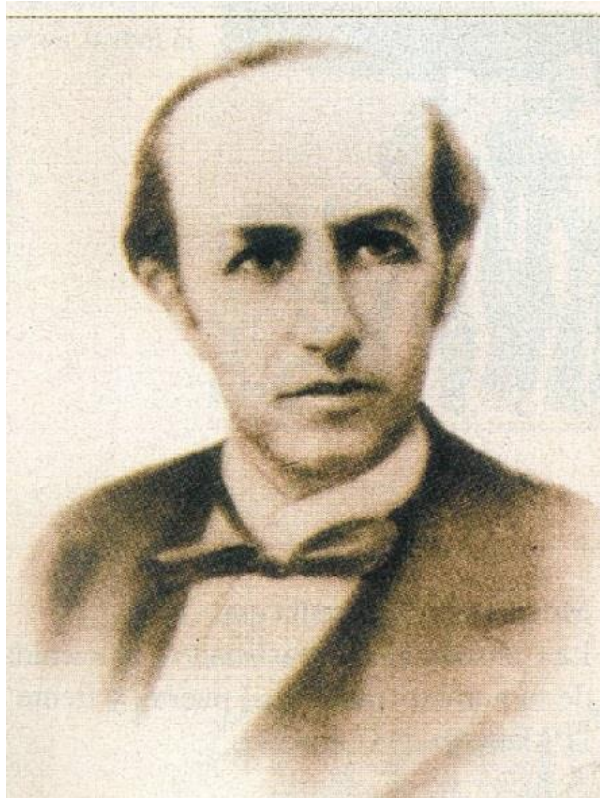
Marqués de Salamanca



**Manuel Domingo de Larios,
y Larios, Marqués de Larios,**



**Manuel Gutiérrez de la Concha e Irigoyen
Marqués del Duero**



**Tomás Heredia Livermore y Martín Laríos Herreros
completan el Triángulo de Poder**

A.6.3 EN LA CONCEPCIÓN.



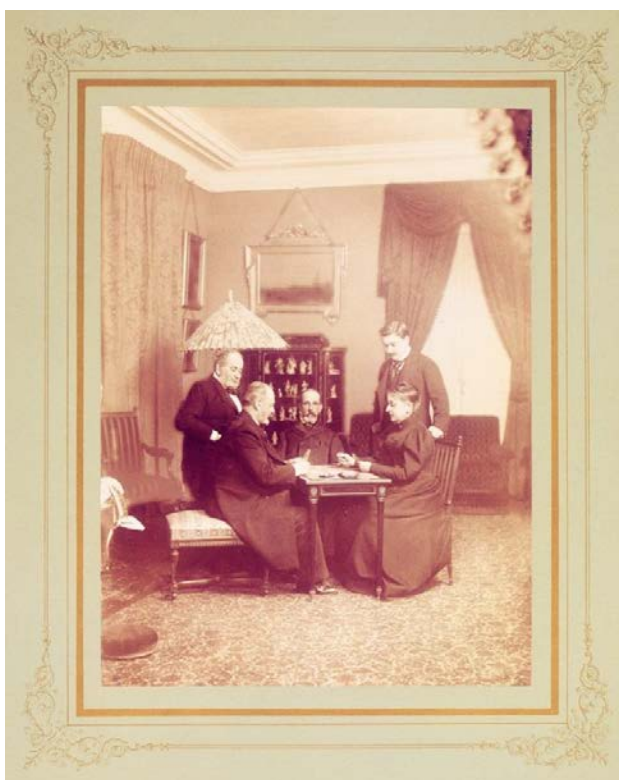
Teatrillo en La Concepción Las tres rosas, 1889. Fuente: Asociación de Amigos de la Concepción. Afición “culta” de la alta burguesía malagueña.



**Biblioteca de la Concepción.
Fuente: Álbum de fotos Colección Francisco Silvela**



**Francisco Silvela en el patio con fuente del interior del palacio.
Fuente: Álbum de fotos Colección Francisco Silvela.**



**Jorge Loring con García Berlanga, Francisco Silvela y Amalia jugando
a las cartas. Fuente: Álbum de fotos Colección Francisco Silvela**



Reunión de silvelistas malagueños con su líder en la escalera frente al palacio. Fuente: Álbum familia Heredia-



A las puertas del salón de La Concepción. Fuente: Álbum familia Heredia. Fuente: Álbum familia Heredia



Con Amalia en el Jardín de San José. Fuente: Álbum familia Heredia.



El Museo Loringiano en una fiesta. Fuente: Álbum familia Heredia



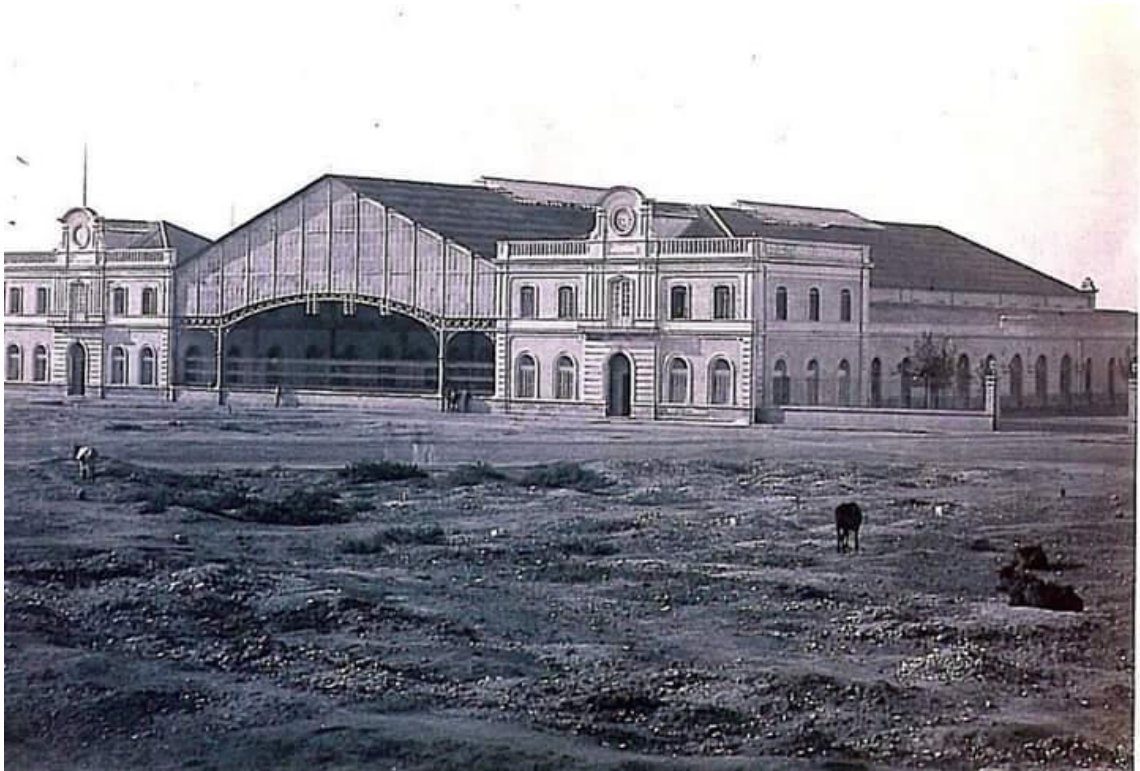
Con García Berlanga y otros en el Cenador de las Glicinias.

Fuente: Álbum familia Heredia.



Retrato de las familias Loring, Heredia, Grund y Crooke. Fachada del Museo Loringiano, en La Concepción, 1880. Fuente: AHMMa,1C-80-15710.

A.6.4 EL FERROCARRIL A MÁLAGA



Primitiva estación de Málaga, Archivo JPT



Estación de Málaga – Postal comercial, cedida por Juan Manero.

Fuente: <http://www.spanishrailway.com/2012/02/24/cordoba-a-malaga/Córdoba a Málaga>.



Estación de Málaga, postal comercial, autor desconocido, fondo: Miguel Diego Arcusa.

Fuente: <http://www.spanishrailway.com/2012/02/24/cordoba-a-malaga/Córdoba a Málaga>.



Estación de Alora, archivo JPT.

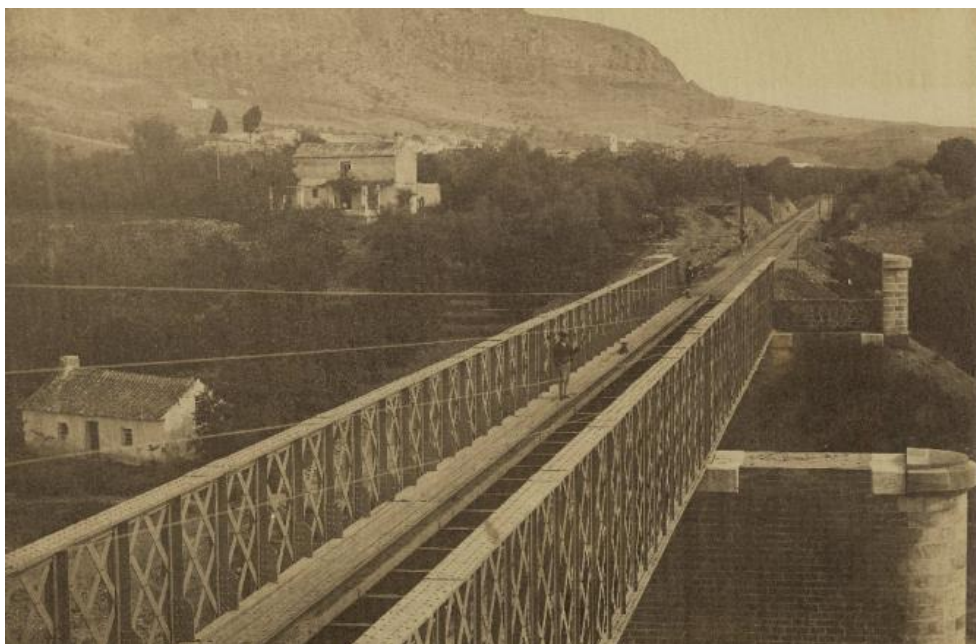
Fuente: <http://www.spanishrailway.com/2012/02/24/cordoba-a-malaga/Córdoba a Málaga>.



Puente y túnel de Los Gaitanes, archivoJPT.



**Foto J. Lauren , Archivo R. Vernacci, Fondo Fototeca del P.H,
Fuente: <http://www.spanishrailway.com/2012/02/24/cordoba-a-malaga/Córdoba a Málaga>.**



Línea de Málaga a Bobadilla, puente de Pizarra, c. 1863, foto José Spreafico, fondo BNE



Viajeros en la estación de Málaga, fotógrafo desconocido , archivo M. Diego Arcusa. Fuente: [://www.spanishrailway.com/2012/02/24/cordoba-a-malaga/Córdoba a Málaga](http://www.spanishrailway.com/2012/02/24/cordoba-a-malaga/Córdoba a Málaga).

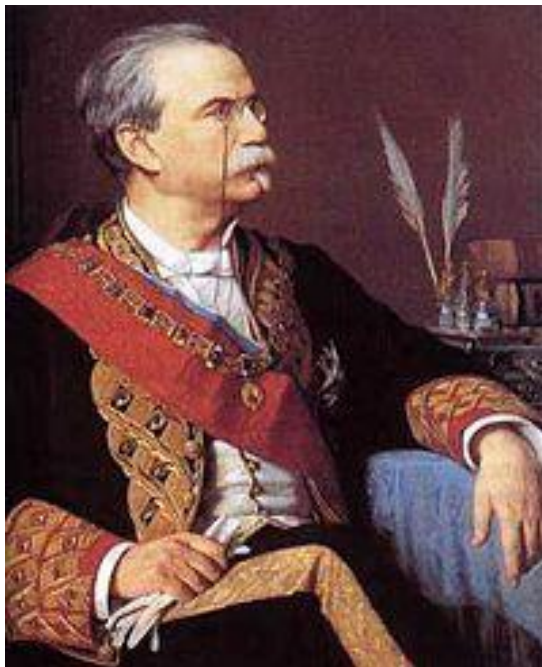
A.6.5 OLIGARCAS Y OBREROS



José de Carvajal Hué



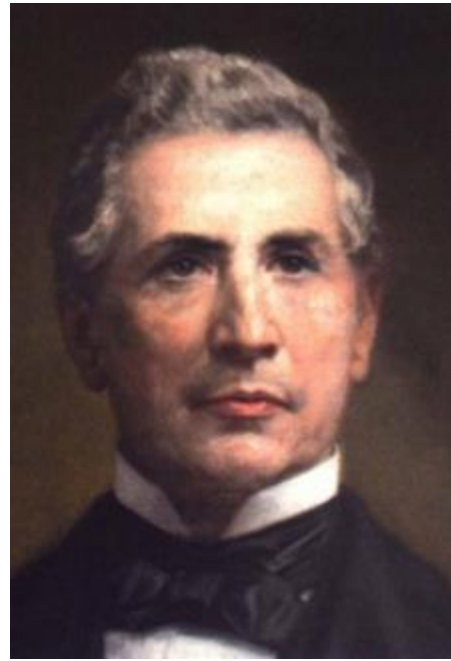
Francisco Silvela



D. Antonio Cánovas del Castillo.....General López Domínguez



Manuel Agustín Heredia Martínez



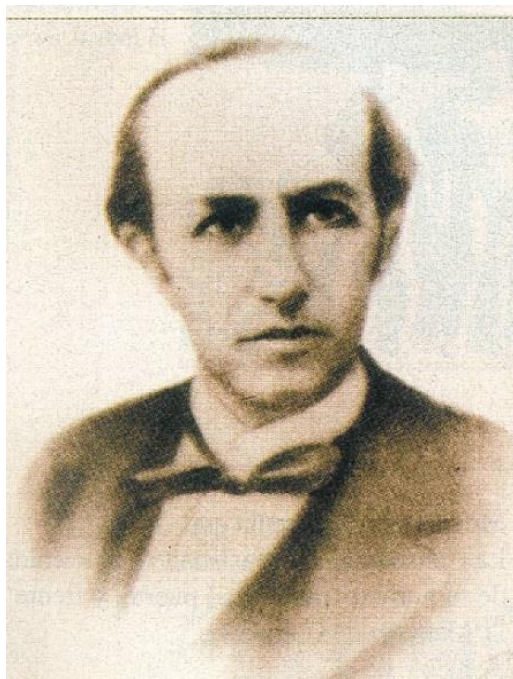
Martín Larios Herreros



**Manuel Domingo de Larios y Larios,
Irigoyen. Marqués de Larios,**



**Manuel Gutiérrez de la Concha
Marqués del Duero**



Tomás Heredia Livermore



Marqués de Salamanca



Retrato colectivo fábrica de plomo Heredia, 1880
Fuente: AHMMa,1º-C-29-5295, David,J.

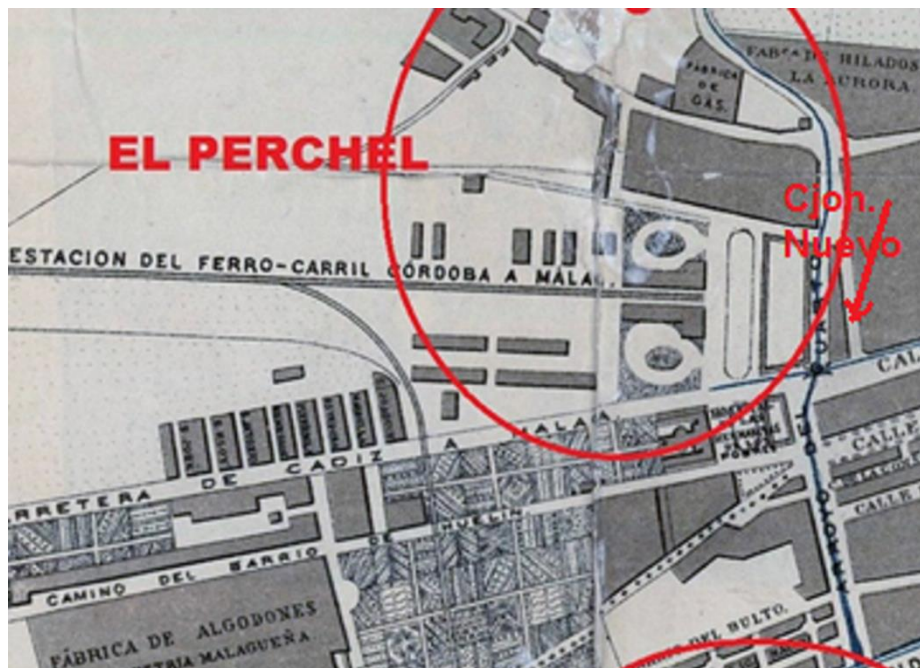
ANEJO A7

CARTOGRAFÍA

ANEJO A7 CARTOGRAFÍA



“Terrenos ganados al mar Recorte de la zona de La Alameda”
Fuente: Elaboración propia a partir de, AHMMa, nº1805, Onofre Rodríguez: Plano de la Ciudad y Puerto de Málaga... año 1805.



Localización de la Explanada de la Estación, en recorte del plano de Emilio de la Cerda. Fuente: Elaboración propia, a partir AHMMA, nº 76



Localización Posada La Corona en 1863, recorte de, Joaquín Pérez de Rozas- *Plano de la Ciudad de Málaga* E 1-5000. Fuente: AHMMa N°074.



Localización, en plano de 1898, de la antigua Posada La Corona, recorte de elaboración propia sobre, J. Duarte Belluga, *Plano de Málaga*, E 1-5.000. Fuente: AHMMa N° 079



Joaquín Pérez de Rozas- Plano de la Ciudad de Málaga E 1-5000, 1863.

Fuente: AHMMa, nº74, 1863.



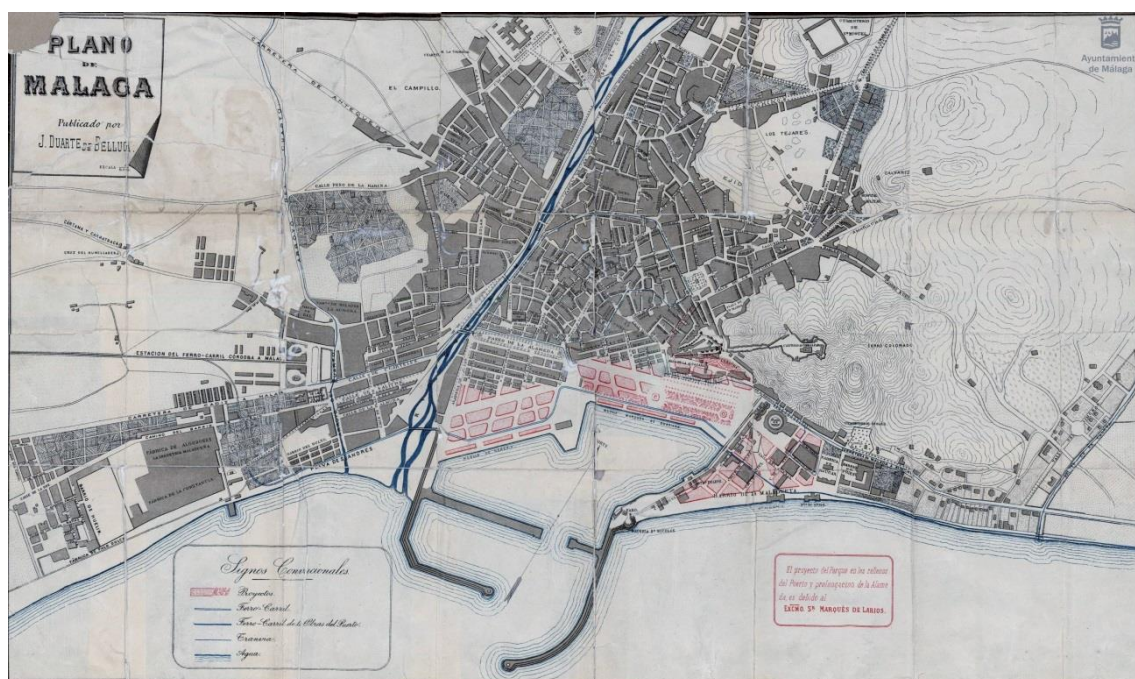
Emilio de la Cerda- Plano de Málaga-S. de Rozas con índice parcelas.

E 1-5.000, 1892.

Fuente: AHMMa, nº76, 1892.



Emilio de la Cerda Gariot- Plano de Málaga y sus contornos. E 1-15.000.
Fuente: AHMMa, nº78, 1899.



J. Duarte Belluga, Plano de Málaga E 1-5.000, con proyecto del
Marqués de Larios. Fuente: AHMMa, nº79, 1892

